

v. J. H. Röding

Allgemeines Wörterbuch der Marine

in allen europæischen Seesprachen
nebst vollstændigen Erklærungen

von

Johann Hinrich Röding

Mit Kupfern

Zu finden
Hamburg, bey Licentiat Nemnich
und
Halle, bey Johann Jacob Gebauer.

A. Stöttrup fc.

ALLGEMEINES

WÖRTERBUCH DER MARINE

VON

JOHANN HINRICH RÖDING.

Erster Band.

A — K.

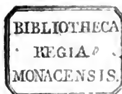
Nebst einer vorangehenden allgemeinen Literatur.

Zu finden

Hamburg, bey Licentiat Nemnich

und

Leipzig, bey Adam Friedrich Böhme


BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.



Hiemit übergebe ich dem Publicum ein Werk, deſſen Ausarbeitung mit zu den mühſamſten gehört, die je unternommen worden ſind. Es begreift eine Erklärung der europäiſchen Seeſprachen und der geſammten Seewiſſenſchaft, eines der wichtigſten und nützlichſten Fächer menſchlicher Kenntniſſe, das unendlich viele Zweige der Gelehrſamkeit in ſich ſchlieſst, und faſt jeder Klaſſe von Gelehrten und Künſtlern noch ein unermeſsliches Feld offen läſst, Fortſchritte zu thun.

Kaum ſollte man es glauben, daſs dieſe ſo ſchätzbare Wiſſenſchaft, welche dem menſchlichen Verſtand ſo viele Ehre macht, die Grundlage von dem blühenden Zuſtande, und der Stärke der europäiſchen Staaten geweſen, und die Menſchen überhaupt näher zuſammen verbunden, und ihnen den Genuſs der entfernteſten Gegenſtände und Bequemlichkeiten verſchafft hat, in Deutſchland noch gänzlich unbearbeitet und öde iſt, und ſich in den übrigen Ländern Europens eben nicht auſſer dem Kreiſe der ſie ausübenden Perſonen erſtreckt.

Ein ſolches Fach nach ſeiner eigenthümlichen Würde vollkommen zu bearbeiten, würde auch bey der ausgebreiteſten Sach- und Sprachkenntniſs nicht einmal von einer Geſellſchaft von Gelehrten zu erwarten ſeyn; noch vielweniger von einem Privatmann, deſſen Aufmerkſamkeit durch mancherley Berufsgeſchäfte getheilt iſt.

 Um

Um aber dem Leser zu zeigen, in wie fern ich nach dem Maaſs meiner Kräfte, nützlich zu werden versucht habe, halte ich mich verpflichtet, von der Entstehung und dem Inhalt dieses Werks sowohl, als auch von den Hülfsquellen die ich dabey benutzt habe, etwas umständlicher zu reden.

Eine unwiderstehliche Neigung, meine Wiſsbegierde in Sprachen und mathematischen Wissenschaften zu befriedigen, bewog mich zuerst den astronomischen und mechanischen Theil der Seewissenschaft näher kennen zu lernen, doch ohne weitere zweckmässige Absicht, als blos die Fortschritte, welche die verschiedenen Europäischen Völker darinn gemacht hatten, mit einander vergleichen zu können. Erst bey genauerer Bekanntschaft mit den vortreflichen Werken, des Don Jorge Juan, Bouguer und Euler wurde in mir der Wunsch rege, mich von dem Nutzen und der Anwendung ihrer so vortreflichen Theorien, zu welchen fast der höchste Schwung des menschlichen Verstandes erfordert wird, vollkommener zu überzeugen, und sowohl die Verschiedenheit der Schiffe, als auch deren Bauart und das ganze Detail, welches die Ausrüstung und Regierung derselben betrift, in allen Sprachen genauer kennen zu lernen.

Im Französischen waren mir zu dieser Absicht die vortreflichen Schriften der Herren Escallier, Bourdé de Villehuet, Duhamel, Vial du Clarbois und anderer mehr von unendlichem Nutzen. Allein ich fand gar bald, daſs in den übrigen Sprachen, die englische und holländische gewissermassen ausgenommen, Bücher zur Erreichung meines Zwecks bey weitem nicht hinreichten. Ich muſste daher bey Ausländern, die Seeleute von Profession waren, Unterricht suchen, und da ich das Glück hatte mit mehrern neapolitanischen, venetianischen und genuesischen Seeofficieren bekannt zu werden, so fieng ich zuerst an, die italienischen Seetermini zu sammlen, wozu mir besonders die Herren Giraldi, Iseppo, Zorzi und Capello ungemein behülflich waren. Durch die Erklärung welche ich diesen einsichtsvollen Männern in ihrer Muttersprache, von jedem Kunstwort meiner schon sehr beträchtlichen französischen Sammlung machte, erfuhr ich nicht allein die gleichbedeutende Benennung in den italienischen Dialekten, sondern hörte von ihnen manchmal eigene Ausdrücke, wofür mir die gleichbedeutenden in der französischen Sprache fehlten, und worüber ich wieder Belehrung bey französischen Seeleuten suchen muſste.

Bey der spanischen Sprache, in welcher diejenigen Schriften, die von dem praktischen Theil des Seewesens handeln, äusserst unbedeutend sind, muſste ich meine Arbeit eben so, wie bey der italienischen geschehen war, fortsetzen. Mehrere geschickte Spanier befriedigten mein Verlangen und unterzogen sich mit der gröſsten Unverdrossenheit der mühsamsten Arbeit. Es werden mir unter diesen insonderheit die Namen des Antonio de Flores und Antonio de Saldertun, beydes Leute von den ausgebreitetsten praktischen Kenntnissen des Seewesens, jederzeit schätzbar seyn.



Was mir im Dänifchen und Schwedifchen fehlte, ergänzte ich auf eben die Weife durch den mündlichen Unterricht der Herren Wille Högnefon und Lars Fink. Ueberdem find mir in der fpanifchen Sprache fowohl als in der dänifchen Abfchriften von verfchiedenen fchätzbaren und zu diefer Arbeit dienenden Manufcripten, von angefehenen Männern mitgetheilt worden.

In der englifchen und holländifchen Sprache habe ich ebenfalls die mehrften Kunftausdrücke erfragen müffen, weil die in denfelben vorhandenen Schriften bey weitem keine vollftändige Terminologie der Marine enthalten.

Was die portugiefifche Sprache anbetrift, fo würde ich auch nicht einmal im Stande gewefen feyn, nur eine mittelmäffig vollftändige Arbeit zu liefern, weil ich wenig Gelegenheit gehabt habe, gefchickte Seeofficiere von diefer Nation kennen zu lernen. Allein durch die befondere Gefälligkeit verfchiedener angefehener Freunde wurde mir alles, was zu meiner Arbeit fehlte, durch Manufcripte und Zeichnungen aus Portugall felbft herbeygefchafft.

Da ich auf folche Weife, und durch folchen wichtigen Beyftand, in den ausländifchen Sprachen mir die genauefte Kenntnifs des Seewefens erworben, alles bis auf die geringften Kleinigkeiten felbft gefehen und unterfucht hatte, fo war es mir ein Leichtes, durch mündlichen Unterricht auch die Seetermini der deutfchen Sprache zu fammlen, welche durchaus noch in keinem Buche vorhanden find.

In dem Hauptwerke ift die deutfche Sprache zum Grunde gelegt, und bey jedem Kunftwort befindet fich ein gleichbedeutender Ausdruck, in der Holländifchen, Dänifchen, Schwedifchen, Englifchen, Franzöfifchen, Italienifchen, Spanifchen und Portugiefifchen Sprache; auch ift das Genuefifche, Neapolitanifche, Venetianifche und andere Italienifche Dialekte angeführt, wenn fie nämlich vom eigentlichen Italienifchen oder Tofcanifchen abweichen. Ich würde auch das Ruffifche hinzugefügt haben, allein, da meine Sammlung von Kunftwörtern in diefer Sprache nur einen mittelmäffigen Grad der Vollftändigkeit hat, und ich daher nicht im Stande gewefen feyn würde, bey jedem Wort, oder bey jeder Redensart ein gleichbedeutendes Ruffifches anzuführen, wie es je[illegible] in d[illegible] übrigen Sprachen gefchehen ift, fo fchien es mir gleichförmiger zu [illegible], als etwas Unvollkommenes und Mangelhaftes zu liefern. [illegible] nd überdem die holländifchen Seetermini [illegible] auf[illegible] nach der Ruffifchen Mundart etwas [illegible] Da[illegible] [illegible]llt, folche ungebildete Kunftw[illegible] [illegible]darf keines Beweifes. Dem[illegible] Index fo vollftändig als [illegible] laffe alsdann gerne [illegible] Rechtens erkennen, [illegible]hen, Dänifchen und Schwe-

Schwedischen, als in welchen die Seesprache ebenfalls keiner gewissen Syntax unterworfen ist, da sie noch nicht in Büchern aufgenommen worden.

Die Kunstwörter der alten Sprachen, insonderheit die griechischen und lateinischen sind unter dem deutschen Alphabet des Hauptwerkes mit begriffen. Die Erklärung derselben ist aber nur allein Deutsch, weil in den übrigen lebenden Europäischen Seesprachen kein gleichbedeutender Ausdruck dafür vorhanden ist, und die ganze Deutsche Erklärung hätte übersetzt werden müssen, wodurch das Werk unnöthiger Weise wäre vergrössert worden.

In der bey jedem Worte befindlichen Erklärung habe ich mich bemühet, mich so deutlich und verständlich auszudrücken, dass auch jeder der nicht Seemann ist, die Sache wird verstehen können.

Damit dieses Werk zu gleicher Zeit auch als Lehrbuch angesehen werden kann, so sind unter jedem Hauptartikel alle die dazu gehörenden Redensarten zusammengebracht, und der Unterschied der bey den Europäischen Nationen in einem oder andern Fache Statt findet, angezeigt. So enthält, z. B. der Artikel Ablaufen, die, bey jeder Nation, verschiedene Art und Weise, ein neugebautes Schiff ins Wasser zu bringen. Eben so findet man unter Anker nicht allein alle Methoden ein Schiff vor Anker zu legen, sondern auch alles was mit diesem Artikel in Verbindung steht. Unter Admiral die verschiedenen Stuffen der Admiralitätswürde bey allen Europäischen Seestaaten, sowohl der alten, als auch der jetzigen Völker. Der Artikel Schiffbau, wird alles das enthalten, was zum ganzen Bau eines Schiffs erfordert wird, und wie die Stücke desselben vom ersten bis zum letzten aufgesetzt und mit einander verbunden werden, auch worinn der Unterschied besteht, der in Ansehung dessen bey den verschiedenen Nationen Statt findet. Doch wird hiebey erfordert, dass man jedes einzelne Kunstwort an seiner gehörigen Stelle, entweder in dem Hauptwerk oder auch in einem von den Indices der dazu gehörigen Sprache nachschlägt, um daselbst eine vollständige Erklärung desselben zu finden und zugleich auch kennen zu lernen, worinn die verschiedenen Europäischen Nationen in Ansehung der Verbindung und Zusammenfugung einzelner Theile von einander abweichen.

Ich habe mich insonderheit bemühet, nichts zu vergessen, was den Bau der verschiedenen Kriegs- und Kauffahrtheyschiffe betrift, deren Ausrüstung, Auftakelung, und allem was zur Regierung und Besteurung derselben erfordert wird. Auch habe ich weitläuftig von der Seetaktik, Schiffsartillerie und überhaupt von allem was zum Seekriege dient, geredet, und auch die mit der Seewissenschaft verwandten Künste, als Reepschlägerkunst, Segelmacherkunst, Blockdreherkunst &c. aufs deutlichste und vollständigste zu beschreiben gesucht.

Der

Der Aſtronom wird nicht allein unter denen, zur Schiffsaſtronomie gehörigen Artikeln die mannigfaltigen Entdeckungen kennen lernen, die in den neuern Jahren bey verſchiedenen Völkern, in dieſer Kunſt gemacht worden, ſondern auch durch die, dieſem Werke vorangeſchickte Literatur in den Stand geſetzt ſeyn, die ältern damit zu vergleichen, und durch die Ueberſicht aller in dieſem Fach vorhandenen Schriften vielleicht manches zur Vervollkommnung der Schiffskunſt beytragen können.

Der Mechaniker wird die Anwendung einer neuen Rechnungsmethode finden da man nämlich unzählige Verſuche zum Grunde legt und den Widerſtand im Waſſer, die Bewegung des Schiffs und andere dazu gehörige Aufgaben durch Näherungsformeln ſucht, und nicht durch angenommene Theorien, wie bisher geſchehen iſt, und wovon die mehrſten aus Mangel an Uebereinſtimmung mit der Erfahrung zu den Verirrungen des menſchlichen Verſtandes gerechnet zu werden verdienen.

Dem Alterthumsforſcher und Etymologen wird die Vergleichung der alten Sprachen mit der Seeſprache die auf Galeeren und lateiniſchen Fahrzeugen in der Mittelländiſchen See Statt findet, und die ſich ſo ſehr von der gewöhnlichen Seeſprache unterſcheidet, zum Führer dienen, um von der Schiffskunſt der Alten richtiger urtheilen zu können.

Eine allgemeine Literatur der Marine habe ich vorangehen laſſen, theils um den Leſern zu zeigen, daſs nichts zur Vervollkommnung dieſes Werks vernachläſſigt iſt, und alle mögliche Hülfsquellen dabey benutzt ſind, theils aber auch jeder Klaſſe von Gelehrten und Literaturfreunden eine vollſtändige Ueberſicht aller in Europa vorhandenen, gedruckten und ungedruckten Schriften über die Seewiſſenſchaft zu geben, und in dieſer Abſicht habe ich auch die vom Seehandel, von Aſſecuranzen und Seerechten handelnden Werke mit aufgenommen, doch hielt ich es nicht der Mühe werth, alle zu dieſem Fach gehörende Juriſtiſche Diſſertationen und Diſputationen anzuführen, weil die mehrſten davon äuſſerſt unbedeutend ſind. Das angehängte Sach- und Namen-Regiſter wird dieſe Literatur zum Gebrauch äuſſerſt bequem machen.

Die am Ende dieſes Werks befindlichen Indices, machen es dem Ausländer eben ſo intereſſant als dem Deutſchen ſelbſt. Er braucht nur in irgend einer Sprache ein Kunſtwort zu kennen, um im Hauptwerk die gleichbedeutenden in allen übrigen Sprachen mit der vollſtändigſten Erklärung vor Augen zu haben.

Die Zahl der zur Erläuterung des Textes dienenden Figuren wird ungefähr 800 ſeyn, welche höchſtens 60 Kupferplatten in 4to ausmachen. Sie ſind insgeſammt mit der erforderlichen Sachkenntniſs und mit dem gröſsten Fleiſs gezeichnet und ſollen mit eben ſo vieler Schönheit und Genauigkeit geſtochen werden. Ohne Figuren



guren würde ein solches Werk auch selbst bey der deutlichsten Erklärung kaum zu gebrauchen seyn, welche Schwierigkeiten würden z. B. erfordert, die mannigfaltigen Knoten, Stiche, Schläge und Splissungen des Tauwerks, deren es mehr als hundert Arten giebt, zu beschreiben. Nur der blosse Anblick einer Figur ist hinreichend, Jedem eine deutliche Idee davon zu machen und die Kosten der Figuren werden völlig durch die Besparung des Textes wieder ersetzt.

Diejenigen Druckfehler, welche bey der dritten Correctur allenfalls noch stehen geblieben sind, sollen am Ende des Werks gehörig angezeigt werden.

Wenn diese in jedem Betracht neue und in ihrer Art einzige Arbeit mit Beyfall aufgenommen, und wesentlicher Nutzen dadurch bewirkt wird, so habe ich meine Absicht und das Ziel meiner Wünsche vollkommen erreicht.

Röding.





Verzeichnifs

der Beförderer und Interessenten des Catholicon.

Altenburg.

Die Literarische Gesellschaft.

Altona.

Hr. Justizrath Lawätz.

Hr. Etatsrath von Schirach.

Anhalt - Zerbst.

Hr. Geheime Rath Tiemen.

Anspach.

Sr. Excel. Graf von Platen & Hallermundt.

Aurich.

Hr. Doden, für die Ostfriesische Gesellschaft.

Hr. Winter.

Basel.

Hr. Buchhändl. Schweighäuser.

Berenburg.

Prinz Friedrich von Anhalt - Schaumburg - Berenburg.

Berlin.

Hr. von Alopeus.

Hr. Doctor Biester.

Hr. Buchhändl. La Garde.

Die Gesellschaft Naturforschender Freunde.

Hr. Buchhändl. Maurer.

Hr. Friedrich Wilhelm, Reichs - Graf von Milkau.

Hr. Buchhändl. Nicolai.

Hr. Buchhändl. Pauli.

Die Königl. Preussis. Seehandlungs-Societät.

Hr. Buchhändl. Vieweg. sen.

* * Bern.

Bern.

Hr. Buchhändl. Haller.

Hr. Sturler von Landshut, Sohn, Alter Mitglied des grossen Raths zu Bern.

Hr. Notarius Strehl.

Bilin.

Hr. D. Franz Ambrosius Reuss.

Bistritz in Siebenbürgen.

Hr. Baron Jean von Calisch & Kis-Birotz.

S. Blasien auf dem Schwarzwalde.

Hr. Abt Gerbert.

Hr. Buchdrucker Rottmann.

Blieskastel.

Sr. des Herrn Reichsgrafen von der Leyen, Erlaucht.

Bonn.

Die Lesegesellschaft

Sr. Excel. Hr. Conferenz-Minister Freyherr von Spiegel zum Diesenberg.

Bothkamp.

Hr. Heinrich von Rumohr auf Bothkamp.

Braunschweig.

Hr. Hofrath Eschenburg.

Die Schulbuchhandlung.

Bremen.

Hr. Domprediger Nicolai.

Hr. Hinr. von Lengerke.

Breslau.

Hr. Buchhändl. Gutsch.

Hr. Buchhändl. Korn, sen.

Hr. Buchhändl. Korn, jun.

Calbe an der Saal.

Hr. Pastor Johann Fried. Aug. Kinderling.

Carlstadt am Mayn.

Hr. Franz Joseph Linden.

Cassel.

Hr. J. J. Cramers Erben.

Hr. Oberkammerherr und Kriegs-Rath von Jasmund.

Clausthal.

Hr. Pastor Köppel.

Copenhagen.

Zwey Anonymi.

Hr. Buchhändl. Prost.

Corbach.

im Waldeckischen.

Hr. Hofgerichts Secretair Kramer.

Danzig.

Hr. Buchhändl. Troschel.

Dresden.

Sr. Durchl. Friedrich August III., Kurfürst von Sachsen &c. &c.

Hr. Hofrath Adelung, Biblioth. der Kurfürstl. Bibliothek.

Drontheim.

Hr. Graf von Schmettau.

Duisburg.

Hr. Buchhändl. Helwing.

Elbing.

Die Bibl. des Gymnasiums.

Erlangen.

Die Universitäts Bibliothek.

Hr. Hofkammerrath von Vischbach.

Erbach-Schönberg.

Sr. Erlaucht Gustav Reichsgraf und Königl. Franz. Obrist. von Royal Zweybrück und des Marmilit O. R.

Erfurth.

Erfurth.

Hr. Candidat Maeller, jun.

Hr. Buchhändl. Keyfer.

Frankfurth am Mayn.

Hr. Buchhändl. Andreae.

Die Eifenbergifche Buchhandlung.

Hr. Buchhändl. Fleifcher.

Hr. Buchhändl. Gebhardt und Koerber.

Die Hermannifche Buchhandlung.

Hr. Buchhändl. Varrentrapp und Wenner.

Glückftadt.

Hr. Etatsrath von Saldern.

Gotha.

Sr. Durchl. Ernft Ludwig, Herzog von Sachfen-Gotha und Altenburg.

Ihre Durchl. Maria Charlotte Amalia, Herzogin von Sachfen-Gotha und Altenburg.

Sr. Durchl. Aemil. Leopold Aug., Erbprinz von Sachfen-Gotha und Altenburg.

Die Herzogl. Bibl. auf Friedenftein.

Hr. Rath Andrae.

Hr. Bechftein.

Hr. Rath. Becker.

Fräul. von Frankenberg.

Hr. Cammerjunker Graf von Salifch.

Hr. Kriegs-Actuarius Schenk.

Die Expedition der Deutfchen-Zeitung.

Göttingen.

Die Göttingifche Bibliothek.

Görlitz.

Hr. Doctor Anton.

Die öffentliche Bibliothek.

Grätz.

Hr. Baron von Ottenfels-Gschwind, K. K. wirkl. Kämmerer und Gubernialrath.

Hr. Baron Chriftoph von Schwitzen, K. K. Gubernialrath und Kraishauptmann.

Hr. von Peval. K. K. J. Oe. Staats-Güter Adminiftrator.

Hr. von Koenig beyder Rechte Doctor.

Hr. Anton Gattola.

Hr. Buchhändl. Simon.

Greifswalde.

Raths-Herr Pogge.

Haag.

Sr. Durchl. Wilhelm V., Prinz von Oranien, Erbftatthalter, Admiral- und General-Capitain der fieben vereinigt. Provinzen &c.

Hagensdorf.

Hr. Jofeph Werfak, Rentmeifter auf den Martinitifchen Herrfchaften.

Halle.

Hr. Candidat Deutfch.

Hr. M. Maas.

Hamburg.

Hamburgifche Gefellfchaft zur Beförderung der Künfte und nützlichen Gewerbe.

Hamburgifche Commerz-Deputation.

Hamburgifche Stadt-Bibliothek.

Herr Doctor Abendroth.

Hr. Buchhändl. Bachmann & Gundermann.

Hr. Doctor Bartels.

Hr. Doctor Beckmann.

Hr. Nic. Bernegau.

Hr. Buchhändl. Bohn.

Hr. Paftor Brake.

Hr. H. C. Brandt.

Hr. Joh. Nic. Bufch.

Hr. Guillaume Clamer.

Hr. William Collins.

Hr. Burgemeifter L. M. Dörner.

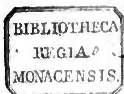
Hr. M. von Drateln.

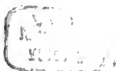
Hr. Joh. Fr. Dunker.

Hr. Profeffor Ebeling.

Hr. Enderes.

Hr. Buchhändl. Fauche.





Hiemit übergebe ich dem Publicum ein Werk, deſſen Ausarbeitung mit zu den mühſamſten gehört, die je unternommen worden ſind. Es begreift eine Erklärung der europäiſchen Seeſprachen und der geſammten Seewiſſenſchaft, eines der wichtigſten und nützlichſten Fächer menſchlicher Kenntniſſe, das unendlich viele Zweige der Gelehrſamkeit in ſich ſchlieſst, und faſt jeder Klaſſe von Gelehrten und Künſtlern noch ein unermeſsliches Feld offen läſst, Fortſchritte zu thun.

Kaum ſollte man es glauben, daſs dieſe ſo ſchätzbare Wiſſenſchaft, welche dem menſchlichen Verſtand ſo viele Ehre macht, die Grundlage von dem blühenden Zuſtande, und der Stärke der europäiſchen Staaten geweſen, und die Menſchen überhaupt näher zuſammen verbunden, und ihnen den Genuſs der entfernteſten Gegenſtände und Bequemlichkeiten verſchafft hat, in Deutſchland noch gänzlich unbearbeitet und öde iſt, und ſich in den übrigen Ländern Europens eben nicht auſſer dem Kreiſe der ſie ausübenden Perſonen erſtreckt.

Ein ſolches Fach nach ſeiner eigenthümlichen Würde vollkommen zu bearbeiten, würde auch bey der ausgebreiteſten Sach- und Sprachkenntniſs nicht einmal von einer Geſellſchaft von Gelehrten zu erwarten ſeyn; noch vielweniger von einem Privatmann, deſſen Aufmerkſamkeit durch mancherley Berufsgeſchäfte getheilt iſt.



Um aber dem Leser zu zeigen, in wie fern ich nach dem Maafs meiner Kräfte, nützlich zu werden verfucht habe, halte ich mich verpflichtet, von der Entftehung und dem Inhalt diefes Werks fowohl, als auch von den Hülfsquellen die ich dabey benutzt habe, etwas umftändlicher zu reden.

Eine unwiderftehliche Neigung, meine Wifsbegierde in Sprachen und mathematifchen Wiffenfchaften zu befriedigen, bewog mich zuerft den aftronomifchen und mechanifchen Theil der Seewiffenfchaft näher kennen zu lernen, doch ohne weitere zweckmäffige Abficht, als blos die Fortfchritte, welche die verfchiedenen Europäifchen Völker darinn gemacht hatten, mit einander vergleichen zu können. Erft bey genauerer Bekanntfchaft mit den vortreflichen Werken, des Don Jorge Juan, Bouguer und Euler wurde in mir der Wunfch rege, mich von dem Nutzen und der Anwendung ihrer fo vortreflichen Theorien, zu welchen faft der höchfte Schwung des menfchlichen Verftandes erfordert wird, vollkommener zu überzeugen, und fowohl die Verfchiedenheit der Schiffe, als auch deren Bauart und das ganze Detail, welches die Ausrüftung und Regierung derfelben betrift, in allen Sprachen genauer kennen zu lernen.

Im Franzöfifchen waren mir zu diefer Abficht die vortreflichen Schriften der Herren Efcallier, Bourdé de Villehuet, Duhamel, Vial du Clarbois und anderer mehr von unendlichem Nutzen. Allein ich fand gar bald, dafs in den übrigen Sprachen, die englifche und holländifche gewiffermaffen ausgenommen, Bücher zur Erreichung meines Zwecks bey weitem nicht hinreichten. Ich mufste daher bey Ausländern, die Seeleute von Profeffion waren, Unterricht fuchen, und da ich das Glück hatte mit mehrern neapolitanifchen, venetianifchen und genuefifchen Seeofficieren bekannt zu werden, fo fieng ich zuerft an, die italienifchen Seetermini zu fammlen, wozu mir befonders die Herren Giraldi, Ifeppo, Zorzi und Capello ungemein behülflich waren. Durch die Erklärung welche ich diefen einfichtsvollen Männern in ihrer Mutterfprache, von jedem Kunftwort meiner fchon fehr beträchtlichen franzöfifchen Sammlung machte, erfuhr ich nicht allein die gleichbedeutende Benennung in den italienifchen Dialekten, fondern hörte von ihnen manchmal eigene Ausdrücke, wofür mir die gleichbedeutenden in der franzöfifchen Sprache fehlten, und worüber ich wieder Belehrung bey franzöfifchen Seeleuten fuchen mufste.

Bey der fpanifchen Sprache, in welcher diejenigen Schriften, die von dem praktifchen Theil des Seewefens handeln, äufferft unbedeutend find, mufste ich meine Arbeit eben fo, wie bey der italienifchen gefchehen war, fortfetzen. Mehrere gefchickte Spanier befriedigten mein Verlangen und unterzogen fich mit der gröfsten Unverdroffenheit der mühfamften Arbeit. Es werden mir unter diefen infonderheit die Namen des Antonio de Flores und Antonio de Saldertun, beydes Leute von den ausgebreitetften praktifchen Kenntniffen des Seewefens, jederzeit fchätzbar feyn.

Was



Was mir im Dänischen und Schwedischen fehlte, ergänzte ich auf eben die Weise durch den mündlichen Unterricht der Herren Wille Högneson und Lars Fink. Ueberdem sind mir in der spanischen Sprache sowohl als in der dänischen Abschriften von verschiedenen schätzbaren und zu dieser Arbeit dienenden Manuscripten, von angesehenen Männern mitgetheilt worden.

In der englischen und holländischen Sprache habe ich ebenfalls die mehrsten Kunstausdrücke erfragen müssen, weil die in denselben vorhandenen Schriften bey weitem keine vollständige Terminologie der Marine enthalten.

Was die portugiesische Sprache anbetrift, so würde ich auch nicht einmal im Stande gewesen seyn, nur eine mittelmässig vollständige Arbeit zu liefern, weil ich wenig Gelegenheit gehabt habe, geschickte Seeofficiere von dieser Nation kennen zu lernen. Allein durch die besondere Gefälligkeit verschiedener angesehener Freunde wurde mir alles, was zu meiner Arbeit fehlte, durch Manuscripte und Zeichnungen aus Portugall selbst herbeygeschafft.

Da ich auf solche Weise, und durch solchen wichtigen Beystand, in den ausländischen Sprachen mir die genaueste Kenntniss des Seewesens erworben, alles bis auf die geringsten Kleinigkeiten selbst gesehen und untersucht hatte, so war es mir ein Leichtes, durch mündlichen Unterricht auch die Seetermini der deutschen Sprache zu sammlen, welche durchaus noch in keinem Buche vorhanden sind.

In dem Hauptwerke ist die deutsche Sprache zum Grunde gelegt, und bey jedem Kunstwort befindet sich ein gleichbedeutender Ausdruck, in der Holländischen, Dänischen, Schwedischen, Englischen, Französischen, Italienischen, Spanischen und Portugiesischen Sprache; auch ist das Genuesische, Neapolitanische, Venetianische und andere Italienische Dialekte angeführt, wenn sie nämlich vom eigentlichen Italienischen oder Toscanischen abweichen. Ich würde auch das Russische hinzugefügt haben, allein, da meine Sammlung von Kunstwörtern in dieser Sprache nur einen mittelmässigen Grad der Vollständigkeit hat, und ich daher nicht im Stande gewesen seyn würde, bey jedem Wort, oder bey jeder Redensart ein gleichbedeutendes Russisches anzuführen, wie es jederzeit in den übrigen Sprachen geschehen ist, so schien es mir gleichförmiger zu seyn, lieber gar nichts, als etwas Unvollkommenes und Mangelhaftes zu liefern. In der russischen Sprache sind überdem die holländischen Seetermini allgemein aufgenommen worden, und blos nach der Russischen Mundart etwas umgeformt. Dass es einem Ausländer sehr schwer fällt, solche ungebildete Kunstwörter und Redensarten zu ordnen und anzuwenden, bedarf keines Beweises. Demungeachtet werde ich am Ende des Werks den Russischen Index so vollständig als es mir möglich seyn wird, als einen Anhang liefern. Ich lasse alsdann gerne über mich ergehen, was die Puristen der Russischen Sprache für Rechtens erkennen, und hiezu verstehe ich mich auch, in Ansehung der Deutschen, Dänischen und Schwe-

Schwedischen, als in welchen die Seesprache ebenfalls keiner gewissen Syntax unterworfen ist, da sie noch nicht in Büchern aufgenommen worden.

Die Kunstwörter der alten Sprachen, insonderheit die griechischen und lateinischen sind unter dem deutschen Alphabet des Hauptwerkes mit begriffen. Die Erklärung derselben ist aber nur allein Deutsch, weil in den übrigen lebenden Europäischen Seesprachen kein gleichbedeutender Ausdruck dafür vorhanden ist, und die ganze Deutsche Erklärung hätte übersetzt werden müssen, wodurch das Werk unnöthiger Weise wäre vergrössert worden.

In der bey jedem Worte befindlichen Erklärung habe ich mich bemühet, mich so deutlich und verständlich auszudrücken, dass auch jeder der nicht Seemann ist, die Sache wird verstehen können.

Damit dieses Werk zu gleicher Zeit auch als Lehrbuch angesehen werden kann, so sind unter jedem Hauptartikel alle die dazu gehörenden Redensarten zusammengebracht; und der Unterschied der bey den Europäischen Nationen in einem oder andern Fache Statt findet, angezeigt. So enthält, z. B. der Artikel Ablaufen, die, bey jeder Nation, verschiedene Art und Weise, ein neugebautes Schiff ins Wasser zu bringen. Eben so findet man unter Anker nicht allein alle Methoden ein Schiff vor Anker zu legen, sondern auch alles was mit diesem Artikel in Verbindung steht. Unter Admiral die verschiedenen Stuffen der Admiralitätswürde bey allen Europäischen Seestaaten, sowohl der alten, als auch der jetzigen Völker. Der Artikel Schiffbau, wird alles das enthalten, was zum ganzen Bau eines Schiffs erfordert wird, und wie die Stücke desselben vom ersten bis zum letzten aufgesetzt und mit einander verbunden werden, auch worinn der Unterschied besteht, der in Ansehung dessen bey den verschiedenen Nationen Statt findet. Doch wird hiebey erfordert, dass man jedes einzelne Kunstwort an seiner gehörigen Stelle, entweder in dem Hauptwerk oder auch in einem von den Indices der dazu gehörigen Sprache nachschlägt, um daselbst eine vollständige Erklärung desselben zu finden und zugleich auch kennen zu lernen, worinn die verschiedenen Europäischen Nationen in Ansehung der Verbindung und Zusammenfügung einzelner Theile von einander abweichen.

Ich habe mich insonderheit bemühet, nichts zu vergessen, was den Bau der verschiedenen Kriegs- und Kauffahrtheyschiffe betrift, deren Ausrüstung, Auftakelung, und allem was zur Regierung und Besteurung derselben erfordert wird. Auch habe ich weitläuftig von der Seetaktik, Schiffsartillerie und überhaupt von allem was zum Seekriege dient, geredet, und auch die mit der Seewissenschaft verwandten Künste, als Reepschlägerkunst, Segelmacherkunst, Blockdreherkunst &c. aufs deutlichste und vollständigste zu beschreiben gesucht.

Der

Der Aſtronom wird nicht allein unter denen, zur Schiffsaſtronomie gehörigen Artikeln die mannigfaltigen Entdeckungen kennen lernen, die in den neuern Jahren bey verſchiedenen Völkern, in dieſer Kunſt gemacht worden, ſondern auch durch die, dieſem Werke vorangeſchickte Literatur in den Stand geſetzt ſeyn, die ältern damit zu vergleichen, und durch die Ueberſicht aller in dieſem Fach vorhandenen Schriften vielleicht manches zur Vervollkommung der Schiffskunſt beytragen können.

Der Mechaniker wird die Anwendung einer neuen Rechnungsmethode finden da man nämlich unzählige Verſuche zum Grunde legt und den Widerſtand im Waſſer, die Bewegung des Schiffs und andere dazu gehörige Aufgaben durch Näherungsformeln ſucht, und nicht durch angenommene Theorien, wie bisher geſchehen iſt, und wovon die mehrſten aus Mangel an Uebereinſtimmung mit der Erfahrung zu den Verirrungen des menſchlichen Verſtandes gerechnet zu werden verdienen.

Dem Alterthumsforſcher und Etymologen wird die Vergleichung der alten Sprachen mit der Seeſprache die auf Galeeren und lateiniſchen Fahrzeugen in der Mittelländiſchen See Statt findet, und die ſich ſo ſehr von der gewöhnlichen Seeſprache unterſcheidet, zum Führer dienen, um von der Schiffskunſt der Alten richtiger urtheilen zu können.

Eine allgemeine Literatur der Marine habe ich vorangehen laſſen, theils um den Leſern zu zeigen, daſs nichts zur Vervollkommung dieſes Werks vernachläſſigt iſt, und alle mögliche Hülfsquellen dabey benutzt ſind, theils aber auch jeder Klaſſe von Gelehrten und Literaturfreunden eine vollſtändige Ueberſicht aller in Europa vorhandenen, gedruckten und ungedruckten Schriften über die Seewiſſenſchaft zu geben, und in dieſer Abſicht habe ich auch die vom Seehandel, von Aſſecuranzen und Seerechten handelnden Werke mit aufgenommen, doch hielt ich es nicht der Mühe werth, alle zu dieſem Fach gehörende Juriſtiſche Diſſertationen und Diſputationen anzuführen, weil die mehrſten davon äuſſerſt unbedeutend ſind. Das angehängte Sach- und Namen-Regiſter wird dieſe Literatur zum Gebrauch äuſſerſt bequem machen.

Die am Ende dieſes Werks befindlichen Indices, machen es dem Ausländer eben ſo intereſſant als dem Deutſchen ſelbſt. Er braucht nur in irgend einer Sprache ein Kunſtwort zu kennen, um im Hauptwerk die gleichbedeutenden in allen übrigen Sprachen mit der vollſtändigſten Erklärung vor Augen zu haben.

Die Zahl der zur Erläuterung des Textes dienenden Figuren wird ungefähr 800 ſeyn, welche höchſtens 60 Kupferplatten in 4to ausmachen. Sie ſind insgeſammt mit der erforderlichen Sachkenntniſs und mit dem gröſsten Fleiſs gezeichnet und ſollen mit eben ſo vieler Schönheit und Genauigkeit geſtochen werden. Ohne Figuren



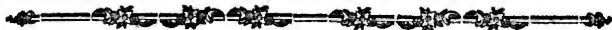
guren würde ein solches Werk auch selbst bey der deutlichsten Erklärung kaum zu gebrauchen seyn, welche Schwierigkeiten würden z. B. erfordert, die mannigfaltigen Knoten, Stiche, Schläge und Splissungen des Tauwerks, deren es mehr als hundert Arten giebt, zu beschreiben. Nur der blosse Anblick einer Figur ist hinreichend, Jedem eine deutliche Idee davon zu machen und die Kosten der Figuren werden völlig durch die Besparung des Textes wieder ersetzt.

Diejenigen Druckfehler, welche bey der dritten Correctur allenfalls noch stehen geblieben sind, sollen am Ende des Werks gehörig angezeigt werden.

Wenn diese in jedem Betracht neue und in ihrer Art einzige Arbeit mit Beyfall aufgenommen, und wesentlicher Nutzen dadurch bewirkt wird, so habe ich meine Absicht und das Ziel meiner Wünsche vollkommen erreicht.

Röding.





Verzeichnifs

der Beförderer und Intereſſenten des Catholicon.

Altenburg.

Die Literariſche Geſellſchaft.

Altona.

Hr. Juſtizrath Lawätz.

Hr. Etatsrath von Schirach.

Anhalt - Zerbſt.

Hr. Geheime Rath Tiemen.

Anſpach.

Sr. Excel. Graf von Platen & Hallermundt.

Aurich.

Hr. Doden, für die Oſtfrieſiſche Geſellſchaft.

Hr. Winter.

Baſel.

Hr. Buchhändl. Schweighäuſer.

Berenburg.

Prinz Friedrich, von Anhalt - Schaumburg - Berenburg.

Berlin.

Hr. von Alopeus.

Hr. Doctor Bieſter.

Hr. Buchhändl. La Garde.

Die Geſellſchaft Naturforſchender Freunde.

Hr. Buchhändl. Maurer.

Hr. Friedrich Wilhelm, Reichs - Graf von Milkau.

Hr. Buchhändl. Nicolai.

Hr. Buchhändl. Pauli.

Die Königl. Preuſsiſ. Seehandlungs - Societät.

Hr. Buchhändl. Vieweg. ſen.

* * Bern.

Bern.

Hr. Buchhändl. Haller.

Hr. Sturler von Landshut, Sohn, Alter Mitglied des grossen Raths zu Bern.

Hr. Notarius Strehl.

Bilin.

Hr. D. Franz Ambrosius Reuss.

Bistritz in Siebenbürgen.

Hr. Baron Jean von Calisch & Kis-Birotz.

S. Blasien auf dem Schwarzwalde.

Hr. Abt Gerbert.

Hr. Buchdrucker Rottmann.

Blieskastel.

Sr. des Herrn Reichsgrafen von der Leyen, Erlaucht.

Bonn.

Die Lesegesellschaft

Sr. Excel. Hr. Conferenz-Minister Freyherr von Spiegel zum Diesenberg.

Bothkamp.

Hr. Heinrich von Rumohr auf Bothkamp.

Braunschweig.

Hr. Hofrath Eschenburg.

Die Schulbuchhandlung.

Bremen.

Hr. Domprediger Nicolai.

Hr. Hinr. von Lengerke.

Breslau.

Hr. Buchhändl. Gutsch.

Hr. Buchhändl. Korn, sen.

Hr. Buchhändl. Korn, jun.

Calbe an der Saal.

Hr. Pastor Johann Fried. Aug. Kinderling.

Carlstadt am Mayn.

Hr. Franz Joseph Linden.

Cassel.

Hr. J. J. Cramers Erben.

Hr. Oberkammerherr und Kriegs-Rath von Jasmund.

Clausthal.

Hr. Pastor Köppel.

Copenhagen.

Zwey Anonymi.

Hr. Buchhändl. Proft.

Corbach.
im Waldeckischen.

Hr. Hofgerichts Secretair Kramer.

Danzig.

Hr. Buchhändl. Troschel.

Dresden.

Sr. Durchl. Friedrich August III., Kurfürst von Sachsen &c. &c.

Hr. Hofrath Adelung, Biblioth. der Kurfürstl. Bibliothek.

Drontheim.

Hr. Graf von Schmettau.

Duisburg.

Hr. Buchhändl. Helwing.

Elbing.

Die Bibl. des Gymnasiums.

Erlangen.

Die Universitäts Bibliothek.

Hr. Hofkammerrath von Vischbach.

Erbach-Schönberg.

Sr. Erlaucht Gustav Reichsgraf und Königl. Franz. Obrist. von Royal Zweybrück und des Marmilit O. R.

Erfurth.

Hr. Candidat Maeller, jun.

Hr. Buchhändl. Keyſer.

Frankfurth am Mayn.

Hr. Buchhändl. Andreae.

Die Eiſenbergiſche Buchhandlung.

Hr. Buchhändl. Fleiſcher.

Hr. Buchhändl. Gebhardt und Koerber.

Die Hermanniſche Buchhandlung.

Hr. Buchhändl. Varrentrapp und Wenner.

Glückſtadt.

Hr. Etatsrath von Saldern.

Gotha.

Sr. Durchl. Ernſt Ludwig, Herzog von Sachſen-Gotha und Altenburg.

Ihre Durchl. Maria Charlotte Amalia, Herzogin von Sachſen-Gotha und Altenburg.

Sr. Durchl. Aemil. Leopold Aug., Erbprinz von Sachſen-Gotha und Altenburg.

Die Herzogl. Bibl. auf Friedenſtein.

Hr. Rath Andrae.

Hr. Bechſtein.

Hr. Rath. Becker.

Fräul. von Frankenberg.

Hr. Cammerjunker Graf von Saliſch.

Hr. Kriegs-Actuarius Schenk.

Die Expedition der Deutſchen-Zeitung.

Göttingen.

Die Göttingiſche Bibliothek.

Görlitz.

Hr. Doctor Anton.

Die öffentliche Bibliothek.

Grätz.

Hr. Baron von Ottenfels-Gſchwind, K. K. wirkl. Kämmerer und Gubernialrath.

Hr. Baron Chriſtoph von Schwitzen, K. K. Gubernialrath und Kraishauptmann.

Hr. von Peval. K. K. J. Oe. Staats-Güter-Adminiſtrator.

Hr. von Koenig beyder Rechte Doctor.

Hr. Anton Gattola.

Hr. Buchhändl. Simon.

Greifswalde.

Raths-Herr Pogge.

Haag.

Sr. Durchl. Wilhelm V., Prinz von Oranien, Erbſtatthalter, Admiral- und General-Capitain der ſieben vereinigt. Provinzen &c.

Hagensdorf.

Hr. Joſeph Werſak, Rentmeiſter auf den Martinitiſchen Herrſchaften.

Halle.

Hr. Candidat Deutſch.

Hr. M. Maas.

Hamburg.

Hamburgiſche Geſellſchaft zur Beförderung der Künſte und nützlichen Gewerbe.

Hamburgiſche Commerz-Deputation.

Hamburgiſche Stadt-Bibliothek.

Herr Doctor Abendroth.

Hr. Buchhändl. Bachmann & Gundermann.

Hr. Doctor Bartels.

Hr. Doctor Beckmann.

Hr. Nic. Bernegau.

Hr. Buchhändl. Bohn.

Hr. Paſtor Brake.

Hr. H. C. Brandt.

Hr. Joh. Nic. Buſch.

Hr. Guillaume Clamer.

Hr. William Collins.

Hr. Burgemeiſter L. M. Dörner.

Hr. M. von Drateln.

Hr. Joh. Fr. Dunker.

Hr. Profeſſor Ebeling.

Hr. Enderes.

Hr. Buchhändl. Fauche.

Hr. Joh. Gabe.
Hr. Gaedechens.
Hr. Licentiat Gerſte.
Hr. Dr. und Pr. Gieſeke.
Hr. T. H. Goverts.
Hr. Admiralitäts Regiſtrator Hartmann.
Hr. Joh. Peter Haſe.
Hr. Hector.
Hr. Senator Heiſe.
Hr. Jencquel.
Hr. Juſtus.
Hr. Gerhard Karsdorp.
Hr. Mathias Klefeker.
Hr. Hermann Hin. Klink.
Hr. Cand. Knauth.
Hr. Diſpacheur Lienau.
Hr. Senator Lienau.
Hr. Joh. Nic. Lüdemann.
Hr. Doctor Luis.
Hr. Notarius Luis.
Hr. Abrah. Meldola Not. und Translateur.
Hr. J. H. Meyer.
Hr. J. E. Münſter.
Hr. Georg Friedrich Muſtoph.
Hr. Neckelmann.
Hr. Johann Nonnen, von Liverpool.
Hr. John Parish.
Hr. G. Parish.
Hr. Prof. Pitiscus.
Hr. Licentiat Prinshauſen.
Madame Rahuſen, geb. Rooſen.
Hr. Jacob Rahuſen.
Hr. Gabriel Rahuſen.
Hr. Doctor Reimarus.
Hr. Buchhändl. Remnant.
Hr. Abraham Rooſen.
Hr. Berend Rooſen.
Hr. Hermann Rooſen.
Hr. Rudolph.
Hr. Ruprecht.
Hr. Doctor Rücker.
Hr. J. H. Schmeichel.
Hr. Schauſpiel-Director Schröder.
Hr. Joh. Wilh. Schütze, D. R. B.
Hr. Kanzeley-Secretair Schütze.
Hr. Johannes Schuback, Chargé d'Affaires und General Conſul des Portugieſiſchen Hofes, im ganzen Niederſächſiſchen Kreiſe.
Hr. J. Schuback, jun.
Hr. Arnold Schuback.
Hr. Schulte.
Hr. Burgemeiſter von Sienen.
Hr. Siveking.
Hr. Carl Hermann Soltau.
Hr. Senator von Sprekelſen.
Hr. Steinfurth.
Hr. Doctor Jacob Chriſtian Vogel.
Hr. L. de Voſs.
Hr. L. Weſtphalen.
Hr. Licentiat Wittenberg.
Hr. Zieſe.

Hameln.

Hr. Berg-Commiſſarius Weſtrumb.

Hannover.

Die Helwingſche Buchhandlung.

Heidelberg.

Hr. Univerſ. Buchhändl. Pfähler.

Helmſtädt.

Die Bibliothek daſelbſt.
Hr. Buchhändl. Fleckeiſen.

Heſſen-Darmſtadt.

Sr. Durchl. Ludwig Georg Carl, Prinz und Landgraf.

Holſtein-Auguſtenburg.

Sr. Durchl. Friedrich Chriſtian, Erbprinz &c.

Hoyesbüttel.

Hr. Major von Guſtädt, Erbherr auf Hoyesbüttel.

Huſum.

Die Bibliothek daſelbſt.

Katſcher.

Katſcher.

Hr. P. Wokka, Dechant und Erzbiſchöflicher Commiſſarius.

Kempten.

Hr. Buchhändl. Koeſel.

Kiel.

Die Akademiſche Buchhandlung.

Hr. Geheime Rath und Ober-Präſident von Schack.

Königsberg.

Hr. Buchhändl. Nicolovius.

Hr. Auditeur Zick.

Hr. Lieutenant Graf von Bernſtorf.

Leipzig.

Hr. Superior Ignatius Spalt.

Die Univerſitäts Bibliothek.

Die Cruſiſche Buchhandlung.

Die Dykſche Buchhandlung.

Hr. Buchhändl. Köhler.

Hr. Buchhändl. Sommer.

Die Gräfiſche Buchhandlung.

Liegnitz.

Hr. Buchhändl. Siegert.

Lindau am Bodenſee.

Hr. M. J. Gottlieb Lorenz Sembeck.

Liſſabon.

O Exmo Snr. Marquez de Caſtello-melhor.

Hr. D. H. Overmann.

Hr. E. A. Bieſter.

Hr. Joh. Illius.

Hr. Promley Illius.

Hr. Friederich Ficke.

Hr. Joh. Hinr. Metzener.

Hr. Joh. Frizoni.

London.

Hr. Herbert Marſh, Mitglied des Stifts des heil. Joh. zu Cambridge.

Hr. Buchhändl. John Sewel.

Lübeck.

Hr. Superintendent Schinmeyer.

Lüneburg.

Hr. Prätor Pauli.

Magdeburg.

Hr. Buchhändl. Scheidhauer.

Manheim.

Hr. Buchhändl. Schwan.

Meiningen.

Hr. Rath Reinwald.

Memmingen.

Hr. Buchhändl. Seiler,

Oels.

Hr. Conrector Günther.

Oldenburg.

Hr. Landvoigt von Brandenſtein.

Olmütz

Die Bibliothek daſelbſt.

Paſewalek.

Hr. General-Lieutenant Graf von Kalkreuth.

Peſt.

Dominus Nobilis de Némes.

Dominus

Dominus L. Baro Gabriel de Pronay.

Regia Universitatis Pestiensis Bibliotheca.

Hr. Buchhändl. Stahel und Kilian.

St. Petersburg.

Hr. Shairps.

Hr. Professor Wolke.

Pirna.

Hr. J. G. Hoyer Churfürstl. Sächs. Pontonnier-Premier-Lieutenant.

Prag.

Sr. Hochwürden Gnaden Hr. Anton Jacob Suchaneck, Großmeister des Ritterl. Kreuz-Ordens mit dem rothen Stern.

Hr. Buchhändl. Widtmann.

Prunshaus.

Hr. Heilmann.

Radebor.

Hr. Feldprediger Schliepstein.

Regensburg.

Hr. Geheime Rath Graf von Westerhold.

Reval.

Hr. Buchbinder Boldt.

Hr. Rath und Oberland-Gerichts-Assessor Reimers.

Hr. Professor Wehrmann.

Riga.

Hr. Buchhändl. Hartknoch.

Rosdorf.

Hr. Rath und Kammer-Präsident von Weghmer.

Rostock.

Hr. Buchhändl. Koppe.

Rotterdam.

Hr. P. Weiland, Leeraer in de Remonstrantsche Gemeende.

Salzburg.

Sr. Hochfürstl. Gnaden Hieronimus, Erzbischof von Salzburg.

Die Meyerische Buchhandlung.

Salzungen.

Hr. Doctor Sulzberger.

Hr. Johann Friederich Christian Sulzberger.

Schwarzenbeck.

Hr. Oberförster Bornemann.

Schwerin.

Hr. Kammer-Secretair Faull.

Hr. Hofrath Livonius, jun.

Hr. Kammerherr Obrist-Lieutenant Friedrich Wilhelm v. Lützow, Gouverneur bey dem Durchlauch. Erbprinzen von Mecklenburg-Schwerin.

Sonderburg.

Hr. Dietz.

Stendal.

Hr. Buchhändl. Franzen.

Stettin.

Die Bibliothek des Gymnasiums.

Stralsund.

Hr. Kanzler von Engelbrechten.

Die Raths-Bibliothek.

Stuttgard.

Stuttgard.

Sr. Durchl. Carl Eugen, Herzog von Würtemberg-Stuttgard.

Ihre Durchl. Francisca, Herzogin &c.

Hr. Buchhändl. Ehrhardt & Loeflund.

Tremsbüttel.

Hr. Graf von Stollberg.

Tübingen.

Hr. Buchhändl. Cotta.

Ulm.

Die Stettinsche Buchhandlung.

Wallerstein.

Sr. des regierenden Hrn. Fürsten zu Oettingen-Wallerstein Hochfürstl. Durchl.

Weimar.

Die Herzogliche Bibliothek.

Weissenfels.

Hr. Buchhändl. Severin.

Werningerode.

Hr. Bibl. Benzler.

Wezlar.

Hr. Reichs-Gerichts-Procurator Hofrath und Licentiat Abel.

Hr. Geheimerath Hoffmann.

Hr. Reichs-Kammergerichts-Beysitzer Freyherr Maurer von Kronegg.

Hr. Reichs-Kammergerichts-Beysitzer von Neurath.

Hr. Reichs-Kammergerichts-Beysitzer Freyherr von Riedesel.

Hr. Reichs-Kammergerichts-Beysitzer Reichs-Graf Spauer.

Hr. Reichs-Kammergerichts-Beysitzer Steigentesch.

Hr. Reichs-Kammergerichts-Procurator, Hofrath und Doctor Tils.

Hr. Geheimerath Freyherr von Weinbach.

Hr. Kanzley-Kopist Klöckner.

Wittenberg.

Hr. Professor Schröck.

Wolfenbüttel.

Die Herzogliche Bibliothek.

Wolgast.

Hr. Rector Kose.

Zelle.

Die Kirchen-Bibliothek.

Die Tribunal-Bibliothek.

Zichtau in der Altmark.

Hr. Kapitain von Avensleben.

Zittau.

Die Raths-Bibliothek.

Zürich.

Hr. Buchhändl. Ziegler & Söhne.

Hr. Doctor Med. & Chir. J. H. Römer.

Zweybrück.

Hr. Joh. Georg Seyler.

Ver

Von folgenden Herren haben wir den Wohnort nicht erfahren können:

Hr. Abraham Gottlieb Penfel.

Hr. P. Ignatius Haberlin.

Das Intereffenten-Verzeichnifs wird in den folgenden Bänden fortgefetzt.



ALLGEMEINE LITERATUR

der Marine.

1484.

Alonso Sancho de Guelva Andaluz Compendio del Arte de Navegar.

Ein höchst seltenes Werk, welches ich blos in ältern spanischen Schriften angeführt gefunden habe.

1499.

L. Baysius de Re Navali veterum &c. cum fig. Lut. Eine andere Ausgabe ist vom Jahr 1554.

1502.

Wurde zu Barcelona das berühmte *Consulado del Mar* in catalonischer Sprache gedruckt, und zwar unter dem Titel: *Leys e Ordinacions de Actes maritims mercantivals.* Eine bessere Ausgabe aber kam 1529 ebenfalls zu Barcelona heraus.

In französischer Sprache liess es *Francisco Mausson* zu Marseille 1577 in 4to. drucken. 1635 kam es aufs neue zu Aix heraus. Auch findet man dasselbe in *Steph. Clairac Us & coutumes de la mer. Bourdeaux* 1661. 4to. und *Rouen* 1671. 4to.

Zu Venedig wurde es 1549 aus dem Spanischen ins Italienische übersetzt. Andere italienische Ausgaben sind vom Jahr 1566. 1576. 1584. 1599. 1612. 1637. 1736. und 1737., welche letztere die bekannte Ausgabe des *Casaregi* ist; sie führt den Titel: *Il consolato del mare colla spiegazione di Giuseppe Maria Casaregi Auditore della Rota Fiorentina e Consigliere di giustizia del Sereniss. Granduca Cosimo Terzo. In questa prima Veneta Impressione oltre tutto che s'attrova nell'Edizione di Firenze e di Lucca aggiuntovi molte Leggi della Serenissima Republica di Venezia attinenti alla materia. Con il Portolano del Mare D'Alvise da Mosto Nobilo Veneto. Venezia* 1737. *Per Francesco Piacentini.* 1788 wurde diese Ausgabe zu Bassano verbessert und vermehrt wieder aufgelegt; sie führt denselben Titel, ausser dass noch hinzugefügt ist: *In questa nuova impressione ricoretto dagli errori delle precedenti edizioni, accresciuto di note a ciascun capitolo de'Consolati di Barcellona, Venezia, e Genova, ed arrichito per la prima volta di Citazioni, di Autorità, e Decisioni moderne. Bassano* 4to. Es sind aber viele Druckfehler darin. Eine deutsche Uebersetzung des Consulats findet man in *J. A. Engelbrechts corpus juris nautici. Lübeck* 1790.

Zu Leyden hat es 1704 Herr *Abraham Westerveen* in italienischer und holländischer Sprache herausgegeben, und noch 37 Artikel aus dem catalonischen Original hinzugefügt, unter dem Titel: *Ordinacions de tot vexell qui armara per anar en cors e de tota armada ques faca per mar.* Eben dieser *Westerveen* hat auch in seinem Bericht an den Leser vor dem angeführten Buche die Meynungen anderer Gelehrten von dieser Sammlung Seegesetze angeführet. 1723 wurde es abermals zu Amsterdam gedruckt. Es sind diese Seerechte so alt, dass sie schon im Jahr 1075 zu Rom, 1111 zu Ocri in Calabrien, 1112 auf der Insel Majorca, 1118 zu Pisa, und 1162 zu Marseille und in mehrern Städten für güldig erkannt wurden.

1505.

Wurde zu Kopenhagen das wisbysche Seerecht in altdeutscher Sprache gedruckt. Die Uebersetzungen davon in fremden Sprachen sind folgende:

1. Die Dänische zu Kopenhagen, 1545. in 8vo.

2. Die Schwedische, von *Michael Agricola*, vom Jahr 1549, und von *Johann Hadorph*, unter dem Titel: *Then gamhla Wisby Sjö Rätt. Stockholm* 1689. *Fol.* In demselben Bande befindet sich auch *Wisby Stadt Lag på Gotland.*

3. Die Englische vom J. 1536, London. Es befindet sich auch diese in dem *General treatise of the dominion of the sea as also a compleat Body of the sea laws. London*, zu verschiedenen Zeiten ohne Jahrzahl gedruckt. Eine Ausgabe davon ist vom Jahr 1705 in 4to.

4. Die Holländische, unter dem Titel: *Dat gotlansche Waterrecht, gedrucket to Kopenhauen anno* 1505, *nagedrucket to Kopenhauen* 1550 *in 8v.* Eine andere, welche 1635, 1645, 1663, 1664, 1698, 1710 und 1740 zu Amsterdam, wie auch

1646 zu Harlem und 1664 zu Middelburg gedruckt worden, führt den Titel: *Boeck der Zee-Rechten inhoudende dat hoochste ende oudste Gotlantsche Waterrecht, dat de gemeene Kooplieden ende Schippers geordineert ende gemaeckt hebben tot Wisby*, wobey noch einige andere holländische Uebersetzungen europäischer Seerechte befindlich sind, z. E. *De Zee-Rechten, gemaeckt by Keyser Karel, als mede die ghemaeckt zyn ten tyde van Coninck Philippus de derde &c. de Schips-Rechten gemaeckt by de Oude Hanze-Steden. Als mede de Instructie ende ordonnantie voor de Commissarissen van de Zee-saecken t'Amstelredam &c. op Nieuw vermeerdert ende verbetert.*

5. Die Französische, vom Jahr 1597. Diese befindet sich auch in *Steph. Clairac Us & Coutumes de la mer avec des commentaires & avec un traité des termes de Marine &c. contenants entre autres: 1. Roole de jugement d'Oleron de l'année 1266. 2. Ordonnance que les marchands & maitres de navire arresterent jadis en la ville de Wisbuy de l'année 1597. 3. Ordonnances & reglemens de la Hanze Theutonique tenues à Lubec 1597. Bourd. 4to. 1661* und *Rouen 1671. in 4to.*

Ausser der schon angeführten deutschen Ausgabe ist noch eine andere zu Harlingen 1646 herausgekommen. Ebenfals findet man eine deutsche Uebersetzung in *J. A. Engelbrecht Corpus juris nautici. Lübeck 1790.*

Das wisbysche Seerecht wird nach dem rhodischen für das älteste gehalten. Leibniz meldet, daſs schon die Privilegien, welche Wisby vom Kaiser Lotharius, und nachher 1163 von Heinrich dem Löwen, wie auch vom Grafen Johannes und Gerard von Holstein erhalten, Bestätigungen dieses Seerechts enthalten haben, welches auch aus der Vorrede der wisbyschen Gesetze hinlänglich erhellet. Das Alterthum desselben wird aber dadurch sehr verdächtig, weil darin verschiedener nordholländischer Oerter und Häfen Erwähnung geschiehet, die damals noch nicht vorhanden waren, z. E. das Vlie und Marsdiep; da es doch bekannt ist, daſs das Gat oder der Texel erst im Jahr 1400 durchgebrochen ist: auch ist bis jezt noch kein Original in gothischer oder altschwedischer Sprache bekannt; noch weniger ist eine Ausgabe vorhanden, in welcher die Namen der nordholländischen Oerter und Häfen nicht befindlich wären, welches sonst der Sache einen Ausschlag geben könnte.

1508.

Laur. Friess Unterweisung und Auslegungen der Charta Marina oder der Meerkarten, mit Figuren. Folio. Nürnberg.

1514.

Joh. Regiomontani Epistola ad Bessariorem de Meteoroscopio.

(Dieses ist die letzte Schrift, welche sich in der Sammlung über die Geographie des Ptolomäus befindet, die 1514 zu Nürnberg gedruckt worden.)

Joh. Werneri Libri V. de Constructione & utilitatibus meteoroscopiorum.

In diesen beyden Schriften, wovon die letztere noch ungedruckt ist, wird der sogenannte Jacobsstab beschrieben, und als ein nützliches Werkzeug empfohlen, die Weite zwischen dem Mond und einem Stern zu beobachten, und dadurch die Longitudo zu berechnen.

1523.

In diesem Jahr wurden zu Florenz Verordnungen in Ansehung der Seesachen und Assecuranzgeschäfte publicirt, wozu 1526 und 1528 noch etliche Artikel hinzugefügt wurden. Man findet sie in der *Bibliotheca di gius nautico. Firenze 1785. Tom. II. p. 35.* Eine deutsche Uebersetzung steht in *J. A. Engelbrecht Corpus juris nautici. Lübeck 1790.*

1530.

Gemma Frisius de principiis Astronomiae & Cosmographiae. Antwerpen 4to.

Der Verfasser schlägt die Methode vor, sich der kleinen Uhren zu bedienen, um die Longitudo zu finden.

1535.

a) *Fernando Lucyra, El Arte de hacer la guerra por mar. 4to.*

b) *Tratado de la Sphera y del Arte de marear con el Regimento de las Alturas; por Francisco Faleiro. Sevilla.*

Ich kenne nur den Titel von diesem Werke, so, wie solcher in des *Dn. Nicolo Antonio Bibliotheca Hispanica, Rom. 1672. fol.* und in *Barbosa Bibliotheca Lusitana. Lisb. 1788. in 8vo.* stehet.

1536.

a) *Baysius de vasculis libellus. Lugd. apud Car. Stephanum. 8vo.*

b) *Lazar. Baysii de captivis & de re navali: item de re vestiaria & de vasculis. Item Ant. Thylesii de Coloribus, cum figuris. 4. Parisiis ex officina Rob. Stephani.*

1537.

a) *Tratado da Sphera com a theorica do Sol e da Lua e o primeiro Livro da Geographia de Ptolomeu e dous Trat. da Carta de marear com muitas notas, por Pedro Nunes. Lisb. fol.*

b) *Steph. Doleti Liber de re navali.* 4to. *Lugd.*

Eine kleine der Seltenheit wegen interessante Schrift.

1540.

Lilii Gregor. Gyraldi de re nautica. 8. *Basil.*

1542.

In diesem Jahr wurde das alte Rigische Seerecht publicirt. Man findet es in *Dat Rigische Recht und de gemenen Stichtischen Rechte ym Sticht van Ryga* herausgegeben vom Hr. Rath G. Oelrichs, Brem. 1773. wo es den eilften Theil des Rigischen Rechts ausmacht.

1544.

Nuovo Portolano del Levante e del Ponente, pel Gherardo. Venezia in 4to.

Man glaubt, dass *Luigimorto*, ein Venezianer, Verfasser davon ist.

1545.

a) *Gemma Frisii de Radio Astronomico & Geometrico liber. Antverpiæ & Louanii.* 4to.

In diesem Werke beschreibt *Gemma Frisius* einen von ihm erfundenen Jacobsstab.

b) *Cosmographia Petri Apiani per Gemmam Frisium apud Louanienses Medicum & Mathematicum insignem iam denuum ab omnibus vindicata mendis, ac nonnullis quoque locis aucta. Additis eiusdem argumenti libellis ipsius Gemmæ Frisii. Antverp.* 4to. *maior.*

Gemma Frisius giebt in diesem Werke eine Abbildung eines von ihm erfundenen Instruments, welches er einen Seequadranten nennet, und für sehr nützlich in der Schiffarth hält. In einer neuen Ausgabe seiner *Principiis Astronomiæ*, vom Jahr 1553, trägt er verschiedene nautische Axiomata, wie er sie nennt, vor. Diese befinden sich auch mit etlichen Veränderungen in einem von seinen Werken über das gemeine Astrolabium, welches sein Sohn, *Cornelius Gemma*, im Jahr 1556 nach seinem Tode herausgab.

c) *Pedro de Medina Arte de Navegar. Valladolid.* 4to.

Dieses Werk ist das erste in seiner Art gewesen, und hat andern Nationen lange zum Führer in der Schiffarth gedienet. 1554 wurde es zu Venedig in 4to. ins italienische, und in demselben Jahre auch zu Lions ins französische übersetzt. Eine neuere italienische Ausgabe ward 1609 zu Venedig gedruckt, und eine französische gab *Le Soucy* 1618 zu Rochelle 4to. heraus. Die englische Uebersetzung durch *Joh. Frampton* wurde mehr wie 20 Jahre nacheinander fast jährlich neu aufgelegt, ungeachtet des Medina Werk in England bey weitem nicht so sehr geschätzt wurde, als dasjenige, welches Cortes 1556 zu Sevilla herausgab. In flämischer Sprache ist mir eine Ausgabe vom Jahr 1580 bekannt, so zu Antwerpen gedruckt worden; wahrscheinlich ist solche aber nicht die erste gewesen.

Medina hat sein Werk dem Prinzen von Spanien zugeeignet, und er beklagt in seiner Dedication, dass aus Mangel an Büchern und Lehrern in der Schiffskunst fast täglich Schiffe verunglückt wären. Er giebt in dem Werke selbst lächerliche Vorschriften, wie man den Ort des Horizonts errathen könne, wenn solcher nicht zu sehen ist. Er vertheidigt auch die Fehler der platten oder gleichgradigten Seekarten, und gebraucht solche Argumente, die Abweichung der Magnetnadel zu verwerfen, wie ehedem Aristoteles und seine Schüler nur immer thun konnten, um die Unmöglichkeit von der Bewegung der Erde zu beweisen.

1546.

Pedro Nunes de Arte atque ratione navigandi, libr. duo &c. Conimbr. 1546. 4to s. ebendasselbe Werk unter 1573.

1549.

a) *a Saa libri III. de Navigatione. Paris* 8vo.

b) *L. Baysii Tractatus de iure navali. Paris* 4to.

c) *Lazari Baysii Annotationes in librum secundum de captivis & Postliminio reversis; in quibus tractatur de re navali. Lutetiæ apud Robertum Stephanum.*

Dieses Buch enthält eine Auslegung der Gesetze des Marcellus, die sich im 49sten Buch der Pandecten befinden, und ist mit vielen Holzschnitten geziert.

1551.

1551.

a) *Invenzione del corso della longitudine di Paolo Interiano col ristretto della Sfera del medesimo. Lucca per Busdrago.* 4to.

b) *Regola generale da sulevare con ragione e misura non solamente ogni affondata Nave ma una Torre solida di Metallo, trovata da Nic Tartaglia, intitolata: La travagliata inventione. Ven.* 4to.

c) Wurde zu Brüssel Kaiser Carl V. Placat und Verordnungen von Seerechten in spanischer Sprache gedruckt, nachdem derselbe schon 1549 eine Verordnung wegen Wechsel und Assuranzen ertheilt hatte. Es ist das älteste, so gedruckt vorhanden ist. Eine holländische Uebersetzung davon steht in der Sammlung von Seerechten, welche 1698 zu Amsterdam unter dem Titel *Zee Rechten inhoudende dat oudste en hoogste Water Recht dat de gemeene Kooplieden en Schippers hebben gemaakt in Wisbuy*, herausgekommen ist.

1552.

Franc. Stypmannus de iure maritimo & nautico. Gryphisw, auch 1652 4to. ibid.

1553.

a) *Vegetius de re militari &c. modestus de vocabulis rei militaris, cum fig. Paris fol.*

Beym Vegetius findet man vieles, was die Schiffe der Römer anbetrift. *Stevechius* hat 1569 dieses Werk mit Zusätzen herausgegeben.

b) *Baysius de re vestiaria, vasculari & navali. Paris. apud Car. Stephanum.* 8vo.

c) *Gemma Frisius de principiis Astronomiæ. Antverp.* f. 1545.

1554.

a) *Pedro de Santarem Santerna Tract. de Assecurationibus & sponsionibus mercatorum. Antverp.* 4to. *Lugdun.* 1579 & 1585. *Venet.* 1584. *Colon. Aprip.* 1609. *Amst.* 1669. *fol.*

b) *Jac. Gothofredi, Dissertatio de imperio maris. Genev.*

1556.

Martin Cortes, Breve Compendio de la Sphera y del Arte de navegar, con nuevos instrumentos y Reglas. Sevilla 4to.

Cortes sagt, dass er sein Werk 1545 zu Cadix verfertiget habe, und ist in seiner Dedication an den Kaiser nicht wenig stolz darauf, dass er der erste gewesen, der die Regeln der Navigation in ein Compendium gebracht, es müssen ihm dahero die beyden Werke, welche wir unter 1481 und 1535 angeführt haben, nicht bekannt gewesen seyn.

Was Cortes Werk anbetrift, so zeigt er darin kürzlich, aber doch deutlich, die Fehler der gleichgradigten Karten, und erklärt die Abweichung der Magnetnadel durch die Annahme eines magnetischen Pols, welchen er den anziehenden Punct nennt. Eine Meinung, welche jetzt fast allgemein angenommen ist. Cortes scheint der Favorit-Schriftsteller der Engländer gewesen zu seyn. Eine Uebersetzung seines Werks von *Richard Eden* wurde auf Empfehlung des berühmten Seefahrers, *Steph. Burrough*, und durch Unterstützung der *Society for making discoveries at sea* zu London 1561 in fol. gedruckt, und zu verschiedenen Zeiten neu aufgelegt.

Ein System der Schiffskunst enthielt in damaligen Zeiten eine Erklärung des Ptolomäi Weltgebäudes, und der Cirkel der Spähre, Beweise, dass die Erde rund sey, deren Longituden, Latituden und Eintheilung der verschiedenen Klima, Erklärung der Sonn- und Mondfinsternisse, einen Kalender, Regeln, die güldene Zahl und die Epacten zu finden, um durch letztere des Mondes Alter und die Zeit der Ebbe und Fluth zu berechnen, eine Beschreibung des Seekompasses, wobey auch des Magneten gedacht, und etwas von der Abweichung der Nadel erwähnt wird, Tafeln von der Declination der Sonne für 4 Jahr, um aus der Meridianhöhe der Sonne die Latitude des Orts zu berechnen, oder auch dieselbe durch Beobachtung der nahe am Pol befindlichen Sterne zu bestimmen. Cortes giebt auch eine Tafel, wodurch man aus der gegebenen Longitudo der Sonne dessen Declination findet, wie auch Gleichungs-Tafeln, den berechneten Ort der Sonne zu verbessern. Den Lauf der Sonne und des Mondes, die Länge der Tage und Nächte, Eintheilung der Zeit, die Stunde des Tages zu finden, und durch das Nocturlabium die Stunde der Nacht, und zuletzt eine Beschreibung der Seekarten, und eine Tafel, welche für jeden Grad der veränderten Latitudo anzeigt, wie viele Meilen man mit jedem Windstrich gesegelt, und wie weit man sich vom Meridian entfernt habe, um auf der Karte den Ort des Schiffs zu bestimmen. Ueberdem werden auch noch insonderheit von Cortes verschiedene zur Schiffskunst gehörige Instrumente beschrieben.

1559.

1559.

William Cunningham Cosmographical glass.

Der Verfasser handelt in seinem Werke unter andern auch kürzlich die Schiffskunst ab, und zeigt insonderheit den Gebrauch des Seequadranten, welches Instrument er sehr empfiehlt.

1561.

Kong Fr. II. Danske Söe Ræt. Kbh. 4to. Andre dänische Ausgaben sind vom Jahr 1567. 1562. 1572. 1577. vorhanden, unter dem Titel: *Den Danske Sörat.* In lateinischer Sprache wurde es ebenfalls 1561 gedruckt, unter dem Titel: *Jura nautica Regis Daniæ Friderici II.* Auch ist es in deutscher Sprache 1572 in 8vo. zu Kopenhagen herausgekommen.

1563.

Machte Philip II., ein Sohn Carl des V. und Nachfolger desselben in der spanischen Monarchie, ein Seerecht in den Niederlanden bekannt, das auch 1565 gedruckt wurde, es befindet sich eine holländische Uebersetzung davon in der zu Amsterdam 1698 gedruckten Sammlung von Seerechten, unter dem Titel: *Zeerechten inhoudende dat oudste &c.* wovon wir unter 1505 geredet haben. In derselben Sammlung stehet auch des *Taco van Glins Aenmerkingen en de Bedenkingen over de Zee Rechten Konink Philips A.* 1563. *Amsterdam* 1695. Mit dem Seerecht ist auch eine besondere Assecuranz-Ordnung verbunden, unter dem Titel: *Ordonnantie van de Zeevart tot Antv.*

1567.

a) *Petri Nonii Salaciensis Opera quæ complectantur &c. Basileæ folio.* f. 1573.

b) *Thysii historia navalis s. celeberrimorum Præliorum qua mari ab antiquissim. temporib. gesserunt descriptio.* 4. *Lugd. Bat.*

c) *William Bourne Rules of Navigation.*

Dieses Werk wurde auch 1609 zu Amst. 4to. in holländischer Sprache gedruckt. Derselbe Verfasser gab auch 1571 einen *Sea Almanac*, und 1577 das bekannte *Regiment for the Sea* heraus, wovon wir unten reden werden.

d) Wurde zuerst in Spanien eine Sammlung Gesetze unter dem Titel *Recopilacion de las Leyes* gedruckt. Sie enthält unter andern auch verschiedene Verordnungen in Assecuranzgeschäften und Seesachen. Es wurden nachher mehrere Ausgaben von diesem *Corpus iuris* veranstaltet, worunter diejenige vom Jahr 1745. welche *Manuel Garcia Aleson* besorgte, die beste ist, und den folgenden zur Richtschnur diente. In den Jahren 1775 und 1777 wurden noch Auslegungen mehrerer Rechtsgelehrten, insonderheit diejenigen des *Alonso de Alcevedo* hinzugefügt, wie auch die ältern und neuern Verordnungen, die seit dem Jahr 1532 erschienen. Die Verordnungen, welche Seesachen betreffen, sind eigentlich in den Jahren 1556, 1588 und 1618 publicirt. Von Assecuranzgeschäften redet *D. Ignacio Joseph de Ortega* in seinem *Derecho publico* umständlicher, wie auch der Verfasser der *Curia* und *D. Felix Abreu* in seinem Werke, welches den Titel führt: *Presas de mar.*

1568.

Söekartet over öster og Vester Söen, Kbh. af Lr. Benedikt. 4to.

1569.

a) *Benevent Straccha de Assecurationibus. Venet.*, auch 1658. 8vo. Amst. 1751. Col. Allobr. fol.

b) *Vegetii Institutiones Rei militaris cum Stevechii Commentariis, cum fig.* 4to. *Antverp.* Wir haben schon unter 1553 hievon geredet.

c) Gab *Gerrard Mercator* zuerst die bekannte Karte mit den verlängerten Graden der Latitudo heraus, wie aus seiner Lebensbeschreibung erhellet, die von seinem Freunde *Gaulterus Ghymmius* aufgesetzt worden, und sich vor einer vermehrten und verbesserten Ausgabe seines Atlasses befindet, die sein Sohn *Rumoldus* 1593 zu Duisburg publicirte.

Man weiss zwar nicht, nach welchen Grundsätzen *Mercator* seine Karte verfertigte, doch scheint so viel gewiss zu seyn, dass er die wahren Grundsätze derselben gar nicht kannte, denn aus den Zahlen, welche die Weite einer jeden Parallele der Latitudo ausdrücken sollen, wie man dieselben in *Thomas Blundeville Briefe Description of universal Mappes and Cardes* 1589. findet, erhellet es gar zu deutlich, dass die Karte von *Mercator* selbst nicht richtig beschrieben worden ist. Vielleicht kam derselbe zur Verfertigung seiner Karte, da er, auf einer mit Rhumben versehenen Kugel, betrachtete, durch welche Meridiane diese Rhumben bey jedem Grad der Latitudo giengen; der Verfasser seiner Lebensbeschreibung sagt, dass *Mercator* ihm oftmals

mals versichert habe, dass die Projection der Sphäre auf eine Fläche der Quadratur des Cirkels gliche, weil nichts als der Beweis fehlte.

Der wahre Weg, den Meridian zu theilen, wurde von *Edward Wright* erfunden, derselbe gab seinem Freunde, dem obgedachten *Blundeville*, Nachricht davon, und sandte ihm zugleich eine Karte, die nach seinen Grundsätzen eingetheilt war, wobey sich auch zugleich eine zu der Absicht dienliche Tafel befand. Alles dieses wurde von *Blundeville* 1594. öffentlich bekannt gemacht, und befindet sich in seinem *Exercises chap.* 19. wo er die Schiffskunst abhandelt.

Obgleich *Mercator* seine Karte zum Gebrauch der Seeleute bestimmt hatte, so wurde dieselbe so bald noch nicht von ihnen angenommen, und sogar die berühmtesten zweifelten an dem wahren Nutzen derselben. *Burrough* sagt unter andern: — *By augmenting his degrees of latitude towards the poles the same is more fitte for suche to beholde as studie in Cosmographie, by readyng authors upon the lande, then to be used in Navigation at the sea.* Auch *Blundeville* in seiner *Briefe Description of universal Mappsand Cardes* hält die Regeln des Ptolomäus für die Eintheilung der Meridiane noch für die besten. Insonderheit erhellet es aber aus *William Barlowe Navigator's Supply* 1597, wo es heisst: *This manner of Carde has been publiquely extant in print these thirtie yeares at least* (eigentlich nur 28 Jahre) *but a cloude (as it were) and thicke miste of ignorance doth keepe it hitherto concealed: And so much the more because some who were reckoned for men of good Knowledge have by glauncing speeches (but never by any one reason of moment) gone about what they could to disgrace &c.*

d) *Selecti Tractatus iuris varii, vere aurei infrequentiss. & utiliss. Materia Assecurationis & Cautionis, diversor. clarissimor. viror. veter. & recentium fol. Colon.* Auch zu *Venetia e. a.*

1570.

a) *Ordonnantie, Statuyt ende Policie, gemaekt op't t'feyt van die Contracten van de Assecurantien ende Versekeringe in't Nederlanden. 4to. Antwerp. Msc.*

b) Dieses ist die Verordnung, welche Philipp II. der 1563 zu Brüssel ein Seerecht bekannt gemacht hatte, in Betref der Versicherung auf Schiffe und Waaren ergehen liess, wodurch ein und anderer Punct des Seerechts v. J. 1563 erläutert wird. Der Herzog von Alba publicirte es noch in demselben Jahr zu Antwerpen, allein die Kaufleute waren damit nicht zufrieden. Sie stehet auch bey *Marquard de Jure Mercatorum P. II. p.* 592. Ausser diesen und dem oben genannten *Consolado del mar*, welches in Spanien zuerst soll verfasst seyn, enthält die Sammlung spanischer Gesetze, welche unter Philipp II. verfertiget, unter Philipp VI. aber unter dem Titel *Recopilacion de las leyes &c.* (s. 1567. d.) vermehrt heraus gekommen, einige Verfügungen in Ansehung des Seewesens. Im Betreff der Indischen Schiffarth ist noch eine eigene Verordnung, unter dem Titel *Ordenanza Real de la Navegacion de las Indias* bekannt. Philipp II. publicirte sie 1556 den 14. Julii, sie stehet in *Magens Versuch über Assecuranzen.*

1573.

a) *Petri Nonii Salaciensis de Arte atque ratione navigandi Libri duo. Eiusdem in theoricas Planetarum Georgii Purbachii annotationes & in problema mechanicum Aristotelis de motu navigii ex remis annotatio una. Eiusdem de erratis Arontii Finæi Liber unus. Eiusdem de crepusculis Lib. I. cum libello Allacen de causis crepusculorum. Conimbricæ in ædibus Antonii a Marus, Universitatis Typographi. kl. fol.*

Dieses ist die vollständigste Ausgabe von *Nonius* Werken, welche auch 1592 zu Basil nachgedruckt worden ist.

Nonius oder Nunes hatte schon 1537 zu Lissabon seinen *Tratado da Sphera com a theorica do Sol e da Lua e o primeiro Livro da Geographia de Ptolomeu e dous Trat. da carta de marear com muitas notas &c.* drucken lassen, um eine Schwierigkeit in der Navigation aufzuheben; die ihm von *Martin Alphonso de Susa* gemacht worden war. Diese Abhandlung befindet sich schon in der zu Basil 1567 gedruckten Sammlung seiner Werke, unter dem Titel: *Petri Nonii Salaciensis opera quæ complectantur &c. Basileæ apud Henr. Petrum Mens. Sept. Folio.* Nonius zeigt hierin ganz gründlich die Fehler der gleichgradigten Karten, und giebt überdem verschiedene Auflösungen von einigen besondern Aufgaben, worunter sich insonderheit folgende befindet: Aus zwey beobachteten Höhen der Sonne und den zwischen denselben befindlichen Azimuth die Latitudo zu finden; ferner giebt er viele nützliche Lehren für die Schiffskunst, und zeigt, wie man die Handlung davon auf der Kugel verrichten kann, und bemerkt, dass obgleich die schiefen Rhumben, Spiral-Linien sind,

der

der directe Cours eines Schiffs doch immer ein grosser Cirkelbogen seyn muss, wobey sich der Winkel mit den Meridianen allezeit verändert, und alles, was der Schiffer hiebey thun könne, bestände darin, diese Veränderungen, sobald sie merklich würden, zu verbessern. Aber auf solche Weise wird das Schiff einen Cours haben, der nicht der anfängliche Rhumbus ist, und des Nonius Berechnung, die Latituden zu bestimmen, wo ein Rhumbus die verschiedenen Meridiane durchschneidet, ist in etwas fehlerhaft. Nonius zeigt auch seine Methode, den Quadranten in concentrische Bögen zu theilen, welche er schon in seiner sinnreichen Abhandlung, *de Crepusculis*, die 1542 zu Lissabon 4to., 1571 zu Coimbra, 1588 und 1592 zu Basil gedruckt worden, anführt, und dabey glaubt, dass Ptolomäus solches schon gethan habe. Seine *Annotaçam á Sphera de Joam de Sacro Bosco* wurde in lateinischer Sprache zu *Venet.* 1562 und 1565, wie auch zu Cöln 1566 in 8vo. gedruckt. Seine *Annot. á Mechanica de Aristoteles e as Theoricas dos Planetas de Purbachio com a Arte de navegar* kam zu Coimbra 1578 in fol. heraus.

b) *Cimbrius Eras. Mich. Lati de re nautica libri IV. Basil per Th. Guarinum.* 4to.

1 5 7 7.

William Bourne Regiment for the Sea.

Bourne gab dieses Werk, als ein Supplement zu *Cortes Compendio &c.* (s. 1556) heraus. Ausser vielen Dingen, die dasselbe mit andern gemein hat, enthält es Tafeln von der Declination und dem Stand von 32 Fixsternen, um die Latitudo und Stunde zu finden, und auch eine vollständigere Zeit-Tafel, als diejenige ist, welche *Leonh. Digges* 1556 in seinem *Prognostication everlasting* bekannt machte. Bourne zeigt bey Betrachtung der Ungleichheiten in der Bewegung des Mondes, wie ungewiss Seeleute das Alter derselben durch die Epacten finden, oder die Stunde des Tages bestimmen, wenn sie den Stand der Sonne oder des Mondes nach ihrem Kompas beobachten. Er zweifelt daran, dass man je im Stande seyn wird, die Longitudo durch Instrumente zu finden, es sey denn, dass die Abweichung der Magnetnadel durch einen anziehenden Punct, wie Cortes gesagt hatte, verursacht würde, welches er aber nicht für wahrscheinlich hält, und deswegen zeigt, wie man die Abweichung der Magnetnadel finden kann; er empfiehlt ferner von diesen gemachten Beobachtungen Rechnung zu halten, weil solches dazu dienen kann, den Ort des Schiffs zu bestimmen. Diese Untersuchung hat der berühmte *Simon Stevin* in einem zu Leiden 1599 gedrucktem Werke, welches den Titel *Portuum investigandorum Ratio Metaphrasto Hugone Grotio* führt, weitläuftiger abgehandelt, und *Edward Wright* hat von diesem Werke den Hauptinhalt in englischer Sprache zu London 1599 herausgegeben unter dem Titel *the Haven-finding Art.* Das Bemerkungswürdigste in diesem alten Werke ist die Beschreibung des Instruments, womit man die Geschwindigkeit eines Schiffs misst, und welches den Namen Log führt. Der Verfasser dieser Beschreibung, oder der Erfinder dieses Instruments ist nicht bekannt; auch findet man nicht eher davon wieder Erwähnung, als in der Beschreibung einer Reise nach Ostindien, vom Jahr 1607, welche Purchas herausgab, nach dieser Zeit aber wird in mehrern Reisebeschreibungen davon geredet, und es scheint auch von Ausländern allgemein angenommen worden zu seyn; es erwähnt dessen z. E. Gunter 1623, Snellius 1624, Metius 1631, Oughtred 1633, Herigone 1634, Saltonstall 1636, Norwood 1637, Fournier 1643, und fast alle neuere Schriftsteller, die von der Navigation geschrieben haben. Es ist dieses Instrument jetzt noch eben so beschaffen, als wie es erfunden wurde, ungeachtet man verschiedene Versuche gemacht hat, dasselbe zu verbessern, oder es durch andere Erfindungen ganz zu entbehren; etliche von diesen Erfindungen sind freylich im stillen Wasser gelungen, aber in ruhigem von gar keinem Nutzen gewesen.

In der folgenden Ausgabe dieses Werks befinden sich etliche Zusätze, unter andern auch am Ende: *An Hydrographical discourse touching the five several Passages into Cathay;* auch redet *Bourne* in der Vorrede von der Unwissenheit der alten Schiffer, und von ihrem abgeschmackten Witz, dessen sie sich bedienten, ihre Unwissenheit zu rechtfertigen.

Bourne hat noch andere Abhandlungen bekannt gemacht. Eine davon führt den Titel: ***Inventions and Devises***, worin er ein gewisses Räderwerk beschreibt, womit die Geschwindigkeit eines Schiffs gemessen werden kann, und dessen Erfindung er einem *Humfrey Cole* zuschreibt.

1 5 7 9.

a) *Ferretti de iure & re navali.* 4to. *Venet.*

b) Gab *Bernardus Puteanus* von Brugge eine Seekarte heraus, welche derjenigen des Mercator völlig gleich ist.

1581.

a) *Michael Coignet, Instruction nouvelle des Points plus excellents & necessaires touchant l'art de naviguer contenant plusieurs reigles pratiques, enseignemens & instrumens tres idomees à tous Pilotes, Maistres de navire & autres qui journellement hantent la mer. Ensemble un moyen facil, certain & tres seur pour naviguer Est & Oest lequel jusques à present a esté incognu à tous Pilotes. Nouvellement practique & composé en langue Thioise. Reveu & augmenté par le mesme Autheur. Anvers chez Henry Hendrix. 4to.*

Dieses Werk ist zuerst in plattdeutscher Sprache geschrieben, auch ins Flämische übersetzt; allein die französische Ausgabe ist die vollständigste, und es kann als ein Supplement zu Medinas Werk angesehen werden, dessen Fehler Coignet verbessert hat. Coignet zeigt, welche Fehler daraus entstehen müssen, wenn man die Rhumben, welches Spiral-Linien sind, auf den Seekarten durch gerade Linien vorstellt, und wünscht, dass man Mittel finden möge, dergleichen Irrthümer zu verbessern; wobey er die Bemerkung macht, dass die mehrsten Vorschläge des grossen Mathematikers Peter Nonius nur mit vieler Mühe ausgeführt werden können, und daher für Seeleute von gar keinem Nutzen sind. Da er von der Declination der Sonne redet, so erwähnt er dabey die jährliche Abnahme von der Schiefe der Ekliptik. Eine Sache, worüber man sich lange gestritten, die aber seit der neuen Theorie der Attraction festgesetzt ist. Er beschreibt auch einen Jacobsstab mit 3 Queerhölzern, der, wie er sagt, allgemein von Seeleuten gebraucht wurde; doch giebt er den von Gemma Frisius erfundenen den Vorzug: ferner beschreibt er etliche Instrumente von seiner eigenen Erfindung, die jetzt aber nicht mehr gebraucht werden. Er hat auch eine Tafel berechnet, wodurch man höher, als 60° Latitudo, die in Meilen bekannte Entfernung vom Meridian in Grade verwandeln kann. Am Ende seines Buchs zeigt er eine Methode, wie man vermittelst eines Sonnenringes und Stundenglases auf einer Parallele der Latitudo segeln kann, womit sich der Autor nicht wenig dünken läst.

b) *Robert Norman the Newe Attractive.*

Norman macht in diesem kleinen Tractat seine Entdeckung von der Inclination der Magnetnadel bekannt, eine Entdeckung, welche er schon lange vorher gemacht hatte. Er zeigt, wie man die Grösse der Inclination bestimmen könne, und da er von dem Magneten redet, so ziehet er die Meynung des Cortes, dass die Nadel von einem gewissen Punct der Erde angezogen werde, in Zweifel, und behauptet, dass dieser Punct sich am Himmel befinde, zeigt auch dabey, wie man den Ort desselben entdecken könne. Er handelt ferner von den verschiedenen Arten der Kompasse, und stellt die Gefahr vor, welche mit dem damaligen Gebrauch, die Lilie des Kompasses, wegen der Abweichung, nicht gerade unter der Nadel zu befestigen, verbunden war, indem Kompasse, die an verschiedenen Orten verfertiget worden, nicht einerley Richtung haben würden. Bourne hatte schon vorher dafür gewarnt.

Bey Normans Abhandlung befindet sich allezeit *William Burrough's Discourse of the variation of the Compass or Magneticall Needle.* Der Verfasser dieses Aufsatzes, war ein berühmter Seefahrer. Er zeigt, wie man die Abweichung der Magnetnadel auf verschiedene Weise finden kann, und führt viele Beobachtungen davon an, die er mit einem Azimuthal-Kompass nach Normans Erfindung (der aber von ihm selbst verbessert worden war) angestellt hatte. Er beweiset ferner, dass die gewöhnlich gebrauchten Regeln, die Latitudo, vermittelst der nahe am Pol befindlichen Sterne zu finden, falsch wären, und zeigt verschiedene Fehler an, die sich aus Vernachlässigung, die Abweichung der Magnetnadel zu beobachten, in den damaligen Seekarten befanden. Er redet auch von einer Karte von Rusland, Moskau &c., die er selbst aufgenommen, und 1578 der Königin Elisabeth übergeben hatte, und zuletzt findet er mit Grund Fehler in Coignets Instrument, welches damals den Namen See-Hemisphäre führte. Gegen die damaligen Schriftsteller in der Navigation redet er aber etwas zu hart, ich will den Schluss seiner eigenen Worte hier anführen: *But as I have alreadie sufficientlie declaread the compas sheweth not alwaies the pole of the worlde but varieth from the same diversly and in sayling describeth circles accordingly. Whiche thing if Petrus Nonius and the rest that have written of Navigation, had jointly considered in the tractation of their rules and instruments, then might they have been more availeable to the use of Navigation: but they perceyving the difficultie of the thing and if they had dealt therewith it would have utterly overwhelmed their former plausible conceits with Pedro de Medina (who as it appeareth havying some small suspicion*

suspicion of the matter reasoneth very slerkly that it is not necessary that such an absurdity as the variation should be admitted in such an excellent art as Navigation is) they have all thought best to passe it over with silence.

1 5 8 4.

Spiegel der Zee Vaert van Lucas Jansz Waghenaer Leyden. fol.

Die Holländer sind lange wegen ihrer Seekarten berühmt gewesen, eine Sammlung solcher Karten nannten sie feurige Säulen, Atlasse, Seebaaken, Spiegel &c., und es war allezeit eine Abhandlung von der Schiffahrt damit verbunden. Die eben angeführte ist die älteste, welche mir bekannt ist. Diese Sammlung ist zu verschiedenenmalen wieder aufgelegt, die vierte Ausgabe kam zu Amsterdam heraus. Eine deutsche Ueberſetzung von *Rich. Slotboem* wurde eben daselbst im Jahr 1631 gedruckt.

1 5 8 5.

a) *Hydrografia ó Arte de la Navegacion por de Pera. 4to. Bilbao.*

b) *Compendio del Arte de Navegar por Rod. Zamorano con fig. 4to. Sevilla.* Auch 1788. ib.

Die Spanier fuhren fort, Abhandlungen von der Schiffskunst drucken zu lassen, worunter sich diese letztere besonders auszeichnet, sie ist sehr deutlich und kurz geschrieben, und dabey nicht mit so vielen thörichten Projecten angefüllet, als des Medina und Cortes seine. Der Autor war königlicher Vorleser zu Sevilla, und trug vieles zur Verbesserung der Seekarten bey, wie uns solches sein Nachfolger *Andres Garcia de Cespedes* meldet, welcher 1606 ebenfalls eine Abhandlung über die Schiffskunst zu Madrid drucken liess.

c) *Popeliniere l'Amiral ou Histoire nautique. 4to. Paris.*

Das Werk enthält eine Geschichte der Admirale.

1 5 8 6.

Luca Joh. Aurigarii Speculum nauticum super navigatione maris Occidentalis continens omnes oras maritimas Galliæ, Hispaniæ &c. nec non integram tum borealis tum orientalis Oceani navigationem a Freto Anglicano in Vibergum & Narvam, diversis mappis maritimis comprehensum interprete Martino Everarto fol. Atlantico fig. Partes II. Lugd. Batav. &c. typis Plantinianis Franciscus Raphelengius.

1 5 8 8.

Discorso sopra l'ordinanza dell'armata di Spagna nel navigare e nel combattere di Filippo Pigafetta (ridotto in disegno) Roma per il Santi. 4to.

1 5 8 9.

Thomas Blundeville Briefe Description of Universal mappes and Cardes.

Dieses Werk enthält eine Beschreibung verschiedener Karten, worunter sich insonderheit diejenige des Mercator befindet, wovon wir 1569 geredet haben.

1 5 9 2.

a) Fügte *Dr. Thomas Hood* zu seiner Ausgabe von *Bourne Regiment of the sea* ein Gespräch hinzu, welches den Titel *the mariners Guide* führt, es ist dasselbe in der Absicht geschrieben, um den Gebrauch der gleichgradigten Karte, und zugleich dessen Fehler zu zeigen. Der Verfasser rühmt die Karte des Mercator sehr, und sagt, dass er eine Abhandlung darüber geschrieben habe; allein aus dem undeutlichen Bericht, den er davon giebt, erhellet, dass es des Verfassers Loos nicht war, die Karte zum Gebrauch in der Seefahrt einzurichten, (s. 1569 c.) doch schafte sein Gespräch so viel Nutzen, dass Blundeville in der folgenden Ausgabe seines oben genannten Werks die Stelle weg liess, wo er gesagt hatte, dass des Ptolomäus Eintheilung der Karte die beste sey.

b) Gab *Edward Mullineux* grössere Kugeln heraus, als der berühmte Mercator 1541 gethan hatte. Man findet darauf mehrere neu entdeckte Länder, wie auch die verschiedenen Reisen um die Welt, welche von *Fr. Drake* 1577 und *Thomas Candish* 1586 gemacht worden; ebenfalls die 1576 von *Martin Frobisher* gemachten Entdeckungen im Norden. Diese Kugeln wurden mit einer Erklärung in englischer Sprache begleitet; aber 1594 liess *Robert Hues* ein weit vortreflicheres Werk in lateinischer Sprache über den Gebrauch der Kugeln drucken. Es führt den Titel: *Tractatus de Globis & eorum usu. Lugduni*

Lugduni 8vo. Hues löset hierin unter andern auch die Aufgabe auf, vermittelst der Kugel die Latitudo zu finden, wenn zwey Höhen der Sonne beobachtet, und die Zeit zwischen beyden Beobachtungen gegeben werden. (Diese Aufgabe ist nachher von *Dr. Henry Pemberton* in den Phil. Transf. Vol. LI. pars 2. 1760 p. 910 umständlich abgehandelt.) In dem letzten Theil dieses Buchs werden die gewöhnlichen Aufgaben der Navigation aufgelöset, auch ist derselbe mit einer Einleitung über Rhumben begleitet, wo der Verfasser zu verwerfen sucht, was *Gemma Frisius* vorher behauptet hatte, nämlich dass die Rhumben in den Polen zusammentreffen. Am Ende lobt er eine Abhandlung des *Thomas Harriot*, worin dieses nach geometrischen Grundsätzen untersucht wird. *Hues* Buch wurde oftmals wieder gedruckt, unter andern 1617, mit *Joh. Isaac Pontanus* Anmerkungen, welcher aber die Einleitung wegliess, und auch nichts von Harriot erwähnte, nach dieser verstümmelten Ausgabe ist es aber ins Englische durch *John Chilmead* übersetzt worden. Die sämmtlichen Manuscripte dieses grossen Mathematikers sind verlohren gegangen, ausgenommen seine *Artis Analyticæ Praxis*, welche 1631 nach seinem Tode gedruckt wurde, und worin man die erste Idee der algebraischen Gleichungen findet, welcher man nachher immer gefolgt ist.

1593.

Gab Mercators Sohn *Rumoldus* zu Duisburg den Atlas seines Vaters aufs neue heraus. Es befindet sich auch dabey seine Lebensbeschreibung, die von *Gaulterus Ghymmius* aufgesetzt worden, und wovon wir schon 1569. c. geredet haben.

1594.

a) *Reuters Kriegsordnung zu Wasser und zu Lande. Cöln 4to.*

b) *John Davis the Seaman's Secrets.*

Der Kapitain Davis, von dem die bekannte Strasse, welche er entdeckte, den Namen führt, war einer der geschicktesten Seeleute in England, und das eben angeführte Werk ist kurz und deutlich, obgleich etwas pedantisch geschrieben; es wurde zu seiner Zeit so geschätzt, dass 1657 schon die 8te Ausgabe gedruckt wurde, und es scheint, als ob Cortes Werk dadurch verdrängt worden ist. Davis nennt *horizontal sailing*, was die Engländer jetzt *plane sailing* nennen, und zeigt die Art und Weise, wie man eine Berechnung auf der See anzustellen hat; er empfiehlt ferner nach grossen Cirkelbögen zu segeln, (ohne zu beschreiben, wie solches geschiehet) eben so auch, was er *paradoxal sailing* nennt, oder nach einer Projection auf die Fläche des Equators mit Spiral-Rhumben, wovon er, wie er sagt, eine Karte bekannt machen wollte. Berechnungen erhebt er über alles in der Schiffahrt, und verspricht diesen Gegenstand weitläuftiger abzuhandeln. Am Ende seines Buchs befindet sich auch die Beschreibung einer Art Jacobsstab von seiner eigenen Erfindung, mit welchem man auch von hinten zu beobachten kann. Der Verfasser ist so eitel, sich in folgenden Worten darüber auszudrücken: *Than which instrument (in my opinion) the seaman shall not finde any so good and in all clymates of so great certainty, the invention and demonstration whereof I may boldly challenge to appertain unto my selfe (as a portion of the talent which God hath bestowed upon me) I hope without abuse or offence to any.*

Es scheint, als ob dieses Instrument eine Zeitlang nachher im Gebrauch gewesen sey, denn *Adrianus Metius* in seiner *Astronomiæ institutio* 1605, 1608, 1609, giebt eine Abbildung davon nach einem Original, wovon Friederich Hautman, Gouverneur zu Amboina, Besitzer gewesen ist; bald nachher aber wurde nicht mehr darauf geachtet, weil ein weit bequemeres Instrument erfunden wurde, das jetzt in England den Namen *Davis's Quadrant* führt, (die Franzosen nennen es *Quartier Anglais*) fast, als ob Davis auch Erfinder davon gewesen ist.

Der berühmte *Petro della Valle*, welcher sich 1623 auf seiner Reise von Ormus nach Surat am Bord eines englischen Schiffs befand, nimt Gelegenheit von diesem Instrumente, welches ihm eine ganz neue Erfindung zu seyn scheint, zu reden, und den Gebrauch desselben zu zeigen. Er sagt, dass ihm erzählt worden, es wäre solches vor nicht langer Zeit erfunden, und nach dem Erfinder, *David's staff* genennt, (*David's staff che in lingua Inglese vale à dir legno di David*) s. *Viaggi Part. 3. lettera* 1. *à Roma*; auch rühmt er nicht allein die Geschicklichkeit des englischen Kapitains *Nicholas Woodcock* und der übrigen Officiere, sondern auch der gemeinen Seeleute, und sagt, dass die Portugiesen viele Schiffe verloren, weil sie lange nicht so genaue Beobachtungen anstellen, als die Engländer. Der Kapitain *Charles Saltonstall* redet auch in seiner Navigation von diesem Instrumet, und beschreibt es unter dem Namen von *Back-staff*. In des Kapitain *Thomas James* berühmten Reise, welche

1631

1631 zur Entdeckung einer nordwestlichen Durchfarth geschahe, werden unter vielen Instrumenten, die er mit sich führte, auch zwey *Davis Backstaves* erwähnt, welches ohne Zweifel diese Quadranten waren.

c) *Thomas Blundeville Exercises.*

Das 29ste Kapitel dieses Werks, wo Blundeville von der Schiffahrt handelt, enthält alles, was vorher über diese Kunst geschrieben worden war, so dass dieses Werk lange in grossem Ruf stand. Die 7te Ausgabe davon wurde 1636 gedruckt. Bey der zweyten Ausgabe von 1606 und bey den folgenden befindet sich seine Abhandlung von Universal-Karten. f. 1589.

1595.

a) *Nuove Invenzioni di Camillo Agrippa Milanese sopra il modo di navigare Roma pel Gigliotti.* 4to.

b) *W. Barentzoen's Beschryvinghe en de Caertboeck van de Midtlandtsche Zee. Amsterdam gedr. by Corn. Claeß met* 10 *Carten.*

c) *Joaõ Baptista Lavanha Regimento nautico. Lisboa.* 4to.

Die zweyte etwas verbesserte Ausgabe wurde 1606 zu Lisb. gedruckt. Es ist ein kleines und unbedeutendes Werk. In der Vorrede an den praktischen Leser giebt der Verfasser den Rath, sich nicht mehr des Jacobstabs, sondern des Quadranten zu bedienen, weil man mit selbigem genauer beobachten könne, auch das ungeheur grosse Astrolabium nicht mehr zu gebrauchen, sondern ein mittelmässiges dafür zu nehmen; er warnet auch für den Gebrauch der Kompasse, deren Lilie sich nicht gerade unter der Nadel befindet. Eben dieser *Lavanha* hat auch eine *Architectura nautica* geschrieben, welche sich aber noch im Mscpt. befindet, so wie auch seine *Taboas do Lugar do sol*, und *Tratado da Esfera do Mundo.*

1596.

a) *Maginus Geographia Universa Venet.*

Am Ende dieser Erdbeschreibung, welche nichts weiter, als eine Uebersetzung des Ptolomäus Geographie ist, erwähnt *Maginus* auch der Karte des Mercator, und giebt einen Abriss davon, es scheint aber, als ob der Verfasser keinen deutlichen Begrif davon gehabt habe.

b) *Dn. Bernardino de Mendoza Theorica y Practica de guerra. En Anvers.* 8vo.

Dieses Buch, welches etwas weniges von der damaligen Kriegskunst zur See enthält, wurde auch 1602 und 1616 zu Venedig, wie auch 1619 zu Antwerpen in italienischer Sprache gedruckt.

1597.

William Barlowe Navigators Supply.

Dieses Werk enthält Beschreibungen von verschiedenen Instrumenten, zum Gebrauch der Schiffahrt, das vornehmste davon ist ein Azimuthal-Kompass mit zwey aufrechtstehenden Visieren. Der Autor hatte viele Versuche mit dem Magneten angestellt, und redet sehr gut und weitläuftig von dem See-Kompass; diesen Gegenstand aber hat er noch umständlicher in einer besondern Abhandlung, die etliche Jahr nachher gedruckt wurde, abgehandelt, sie führt den Titel: *Magnetical Advertisements.* Abbildungen von obigen Instrumenten findet man auch in *Roberto Dudley Duca di Nortumbria e Conte di Varvich Dell'Arcano del Mare Firenze* 1646 und 1647. *fol. II. Tom. con* 35 *Fig.* Des Barlowe Werk enthält auch einen Beweis von der Eintheilung der Mercators Karte, so, wie solcher ihm von einem Freunde mitgetheilet worden ist. Wir haben schon 1569. c. davon geredet.

1598.

a) *Modo di usare il Bossolo di Apollinare Calderini. Milano.* 8vo.

b) *Pet. Santerna de Assecurationibus & sponsionibus mercatorum.*

c) *Jac. Severtius De Orbis Catoptrici seu Mapparum Mundi Principiis Descriptione ac usu Paris.*

d) Wurde von dem Magistrat zu Amsterdam, auf Ansuchen der Kaufleute dieser Stadt, eine Assecuranzkammer errichtet, deren Verordnung 36 Artikel enthält, welche durch die Staaten von Holland 1612 genehmigt und bestätigt worden. Es sind aber in dieser Verordnung, welche insonderheit auf die Sicherheit des Handels der Amsterdammer Kaufleute abzwecket, manche Puncte vernachlässiget worden, worüber man in der Folge Abänderungen traf, und neue Vorschriften hinzufügte, bis es im Jahr 1744 für nöthig erachtet wurde, eine Verordnung zu publiciren, die 1756 und 1775 verbessert wurde, und jetzt noch befolgt wird; sie führt den Titel: *Ordonantie van Assurantie, en Avaryen der Stadt Amsterdam*

sterdam. 4to. Zu Lübeck wurde dieselbe 1745 in holländischer und deutscher Sprache gedruckt.

1599.

a) *Arte militare Terrestre e Maritima secondo la ragione e l'uso dei più valorosi Capitani antichi e moderni di Maria Savorgnano Conte di Belgrado Venez. fol. con figure.*

Die zweyte Ausgabe wurde 1614 zu Venedig gedruckt. Allein ausser dem Titel enthält dieses Werk fast gar nichts, welches zum Seedienst gehöret. 1618 gab *Neumayr* davon zu Frankfurt eine deutsche Uebersetzung in fol. heraus.

b) *Simon Stevin Portuum investigandorum Ratio Metaphrasto Hugone Grotio. Leyden.*

Wir haben schon bey 1577 von diesem Werke geredet.

c) *Edward Wright, the Haven-finding Art London.* f. 1577.

d) *Edward Wright the correction of certain Errors in Navigation.*

Dieses Werk war schon viele Jahre vorher geschrieben, und wir haben dessen 1569 c. und 1594 erwähnt.

Jodocus Hondius hatte schon zu Amsterdam, ehe dieses Werk bekannt gemacht worden, Karten gestochen, wovon die Meridiane nach *Wrights* Methode eingetheilt waren; allein dieser *Jodocus Hondius* hatte in London als Kupferstecher gedient, und solche Eintheilung der Meridiane aus *Wrights* Mscpt. gelernt, wovon er auch das 4te Kapitel abgeschrieben hat, (man findet solches auf einer von seinen Karten,) *Hondius* bat nachher in seinen Briefen an *Briggs* und auch an *Wright* selbst, um Verzeihung, dass er sich dieses gelehrten Diebstahls schuldig gemacht hätte, (man sehe *Wrights* Vorrede, wo er sich über des *Hondius* Verfahren beklagt und auch erzählt, wie sein Buch, wovon er dem Grafen von Cumberland eine Copie gesandt, schon einmal unter dem Nahmen eines berühmten Seefahrers, der vielleicht aus etlichen Umständen, welche dabey erzählt werden, *Abraham Kendal* ist, fast wörtlich herausgegeben worden wäre.)

Wright zeigt in obigem Buche seine Methode, die Meridiane einzutheilen, wie auch eine Tafel zu solchem Gebrauch zu verfertigen, *well deserving the perusal of all such as design to use the sea*, wie Halley von diesem Buche sagt.

In der Vorrede beklagt sich *Wright* über die Hartnäckigkeit der Seeleute, bey denen es so schwer hält, Verbesserungen in ihrer Kunst anzunehmen.

Obgleich diese wichtigen Erfindungen des *Wright* von allen richtigen Beurtheilern angenommen worden sind, so haben doch etliche unbescheidene Leute in neuern Zeiten geglaubt Fehler darin zu finden; insonderheit *Henry Wilson*, Verfasser einer Abhandlung von der Schiffskunst, welcher 1720 in seinem *Proposal for a curvilinear sea-chart* rundlinigte Seekarten zum Gebrauch vorschlägt. Ebenfalls *West* von Exeter in einer Abhandlung, die 1762 nach seinem Tode gedruckt wurde. Diese vermeinten Einwürfe sind aber hinlänglich beantwortet worden, die erstern nämlich von *Haselden*, in seiner *Mercators Chart* und in seiner *Reply*, beyde vom Jahr 1722, und die letztern von *William Mountaine* in den *Philosophical-Transactions. Vol. LIII. p.* 69. im Jahr 1763.

Wrights Abhandl. wurde 1610 zum zweytenmal gedruckt und dem Prinzen Heinrich dedicirt. Der Verfasser hat vieles darin verbessert, und eine vortrefliche Methode vorgeschlagen, die Grösse der Erde zu bestimmen. Einige dieser Veränderungen sind: Eine Tafel der Latituden, um den Meridian einzutheilen, dieselbe ist für jede Minute berechnet, da der Verfasser solche in der ersten Ausgabe nur für jede 10 Minuten, und in der kleinen Tafel, welche er dem *Blundeville* sandte, wovon wir 1594 geredet haben, nur für jeden Grad berechnet hatte; ein Instrument, welches er *Sea-ring* nennt, und womit man an einem Ort, wo die Latitudo bekannt ist, auf einmal die Abweichung der Magnetnadel, die Höhe der Sonne und die Stunde des Tages bestimmen kann; eine Verbesserung der Fehler, welche bey Beobachtungen, die mit dem Jacobsstab gemacht worden sind, von der Excentricität des Auges herrühren; eine gänzliche Verbesserung der Declination und des Orts der Sonne und Sterne, nach des Verfassers eigenen Beobachtungen, die er mit einem 6füssigen Quadranten in den Jahren 1594, 95, 96 und 97 angestellt hatte; die Beschreibung eines Seequadranten, womit man von vorne- und von hintenzu die Höhe der Sonne &c. beobachten kann, nebst einer Erfindung, die Latitudo durch die Höhe des Polarsterns zu bestimmen, wenn letzterer nicht im Meridian stehet.

Damit dieses Buch auch für Anfänger desto verständlicher seyn mögte, hat *Wright* in dieser zweyten Ausgabe eine Uebersetzung des *Zamorano* Com-

Compendio (s. 1585) hinzugefügt, und etliche Fehler in dem Original verbessert; auch befindet sich dabey eine Tafel von der Abweichung der Magnetnadel, die an verschiedenen Orten der Erde beobachtet worden. Der Verfasser sucht durch diese Tafel zu beweisen, dass die Abweichung der Magnetnadel durch einen magnetischen Pol verursacht werde.

Die dritte Ausgabe von diesem Werk liess *Joseph Moxon* 1657 drucken, in derselben ist die Vorrede weggelassen, und dafür die vorerwähnte Abhandlung von *Wright, the Haven-finding Art* und dessen allgemeine Karte mit den Verbesserungen, die seit der Zeit gemacht worden sind, hinzugefügt. *Wright* bekam von der ostindischen Compagnie jährlich 50 L. (eine nicht unbeträchtliche Summe zu der Zeit,) um Vorlesungen über die Navigation zu halten.

1 6 0 0.

Den 30. Sept. gab die Stadt Middelburg eine Assecuranz-Verordnung heraus, die 1689 den 10. Dec. abgeändert ist. Auch sind nachher noch Zusätze hinzugekommen, womit sie 1719 und 1726 publicirt wurde.

1 6 0 1.

Scheint in England die erste Verordnung, wegen besserer Einrichtung der Assecuranzen, gegeben zu seyn. Aus derselben ist aber zu schliessen, dass sie auf dieser Insel schon lange bekannt gewesen. In den folgenden Zeiten sind verschiedene Verordnungen einzelne Puncte der Assecuranzen betreffend gemacht worden, allein an einer ausführlichen Assecuranz-Ordnung fehlt es England noch.

1 6 0 2.

De Syria Arte de verdadera Navegacion. 4to. *Valencia.*

1 6 0 3.

Petr. Peckii Commentaria in omnes titulos ad rem nauticam pertinentes. 8. *Hag. Comit.*

Dieses in Ansehung der Seerechte practische Buch kam 1647. Amst. 8vo. mit *Arn. Vinnius* Anmerkungen heraus. Eine andere Edition besorgte *Joh. Laurentius*, Amst. 1668. 8vo., der zu des Vinnius Anmerkungen noch die seinigen hinzufügte.

1 6 0 4.

Wurde die erste Assecuranz-Ordnung der Stadt Rotterdam bekannt gemacht, welche 1635 und 1655 verbessert, 1721 den 22. Jan. aber ganz umgeändert und neu verfasst worden. Auch 1725, 1726 und 1728 gieng damit eine Veränderung vor, s. *Ordonnantie op het Stuck van Assecurantie ende van Avarye mitsgaders Zee-Zaken, gearresteert d. 28. Jan. 1728.* 4to. *Rotterd.* 1731.

1 6 0 6.

a) *Simam de Oliveira Arte de Navegar. Lisb.* 4to.

b) *Andr. Garcia de Cespedes. Regimiento de Navegacion y Hydrografia. fol. Madrid.*

Ein brauchbares Werk. Der Verfasser war Nachfolger des *Roderigo Zamorano.* s. 1585.

1 6 0 7.

Nautica Mediterranea di Bartolomeo Crescentio Romano. All' Illustriss. E. Reverendiss. S. Card. Aldobrandino. Nella quale si mostra la fabrica delle Galee, Galeazze, e Galeoni con tutti i lor armamenti, ufficij, & ordini & il modo di far vogar una Galea à tutti i transiti del mar con solo vinti remieri. Si manifesta l'error delle Charte mediterranee e degli Astrolabij, e Balleftriglie, e da dove essi errori procedono, dando poi la vera Charta, & altro piu giusto, e facile Astrolabio, e Ballestriglia, con una Bussola ch'in nessun meridiano gregheggi, ò maestreggi. S'insegna l'arte del navigar nell'uno, e l'altro mare, levando molti errori che sono in uso, & il modo di navigar per la longitudine. Si disputa il flusso & reflusso, e le proprietà della calamita con molte esperienze; e ragioni probabili. Vi è il calendario Nautico e Romano, e molti vaghi Istrumenti appartenenti alla Navigatione. Le Stratagemme, & ordinanze navali con diverse arme da combatter, & un Archibugio, che tira senza fuoco, e fà il medesimo ribombo, e passata. Si mostra il modo di spiantar i Corsari, e vincer il Turco. Fabricar gli Adarsenali, e Porti: e gli Istrumenti da nettargli. Cavar fuori le navi affondate. Ed un Portolano di tutti i porti da stantiar Vascelli co i loghi pericolosi di tutto il Mare Mediterraneo. In Roma.

Den Inhalt dieses Werks sieht man schon aus dem langen Titel. Was die erste Abhandlung an-

anbetrift, Galeeren, Galeassen und Galeonen zu bauen, so ist solche blos prakisch, und zeigt, wie elend es damals um diese Kunst bestellt war; pag. 240. redet der Verfasser von den verschiedenen Methoden, die Longitudo vermittelst des Kompasses zu finden, und p. 244. schlägt er ein Instrument vor, den Weg des Schiffs zu messen, welches von denjenigen, die *Leon Battista degli Alberi, N. Tartaglia* und *Giacomo Bessone* vorher erfunden hatten, unterschieden ist. Der Verfasser zeigt häufig die von *Medina* gemachten Fehler an, verbessert sie aber selten. Ausser den Schriften des *Nonius* und *Medina* wird auch ein *Trattato di Navigatione* von *Agostino Cesareo* erwähnt, und *Il Carteggitore* von *Nicolò Sagri*; letzteres war aber noch nicht gedruckt.

1608.

a) *Adriani Metii Alcmar. Institutionum Astronomicarum Tomi tres, in quibus præcepta & praxis per Sphæram cum solidam ac planam, tum Triangulorum doctrinam partim in planisphæris (quod a nemine hucusque traditum) partim numeris exhibitam declarantur & exemplis Geometricarum figurarum (nova & facili ratione) Tabulisque Astronomicis exercentur, quibus accessit Tractatus de novis Autoris instrumentis & modo quo stellarum fiixarum situs motusque solis per eadem observantur. Franck.* 1608 & 1609. 8vo.

Wir haben schon 1594 von diesem Werke geredet.

b) *Hypomnemata mathematicæ. Hoc est eruditus ille pulvis, in quo se exercuit Illustrissimus, Illustrissimo & antiquissimo stemmate ortus Princeps ac Dominus Mauritius Princeps Auriacus &c. A Simono Stevino conscripta, & è Belgico in Latinum, à Wil. S. N. conversa. Lugd. Batav. Ex officina Joannis Patii, Academiæ Typographi. 2 Tom. fol.*

Dieses Werk wurde eigentlich von *S. Stevin* zum Gebrauch des Prinzen Mauriz verfertigt. In dem Theil, welcher die Navigation betrift, handelt er von der Kunst, nach einem gröſsten Cirkel zu segeln, und zeigt, wie man auf eine ganz mechanische Weise die Windstriche oder Rhumben auf einer Kugel zeichnen kann; auch lehrt er die beyden von *Wright* verfertigten Tafeln der Latitudo und der Rhumben accurater zu beschreiben. In einem Appendix empfiehlt er den *Hues*, und zeigt einen Fehler des *Nonius* in Ansehung der Rhumben an; auch behauptet er einen Fehler in *Wrights* letztern Tafel entdeckt zu haben, allein *Wright* hat in der zweyten Ausgabe seines Buchs hinlänglich bewiesen, daſs Stevins Einwürfe von seiner schlechten Rechnungsart herrühren. In *Simon Stevins Castramentatio Lugd.* 1633. findet man etliche Listen, wie damals Schiffe armirt und besetzt waren.

c) In diesem Jahr wurde das schwedische Gesetzbuch Carl IX. gedruckt; der VI. Titel handelt vom Seerecht; im schwedischen Recht Gustav Adolphs von 1618 aber, der VII. Eine lateinische Uebersetzung davon hat *Joh. Loccenius* 1674 herausgegeben. Von eben diesem Könige Carl IX. sind noch verschiedene einzelne Verordnungen vorhanden, Die vornehmsten davon stehen bey *Jo. Marquardo de iure mercatorum. T. II. p.* 373. *sq.* und 785. *sq.* Das vornehmste schwedische Seerecht aber ist das, so König Karl XI. im Jahr 1667 bekannt machen lassen.

1610.

a) *Junghansens Kriegsordnung zu Wasser und zu Land*, 4to. *Speyer.*

b) *Gottfr. Smollii Trias maritima. Hamb.* 12mo.

1612.

a) *Gaspar Ferreira Reiman Piloto mor Roteiro da Navegaçao e carreira da India com seus caminhos, derrotas, sinaes, aguagens &c. Lisb.* 4to.

b) *Duarte (natural de Lisboa) Contrato cerca de las fabricas de las naves &c. Lisb.*

c) *Istruzzione appartenente al Capitano dei Vascelli quadri, cioè Arte del navigare da Falconi.* 4to. *Firenze.*

d) *Rotæ Genuæ de mercatura & rebus ad eam pertinentibus Decisiones.* 4to. *Frft.* 1669. *Amst.*

Die bürgerlichen Statuten wurden schon 1610 publicirt, es befinden sich darin einige Capitel, die die Assuranz und Seefarth betreffen.

1614.

a) *L'Armata navale del Capitano Pantero Pantera. Roma* 4to.

b) *Der*

b) *Der ehrbaren Hänse-Städte Schiffs-Ordnung und See-Recht, wornach ihre Bürger, sonderlich die Schiffs-Rheder und Befrachter, Schiffer und Schiffsvolk sich zu verhalten haben. Lübeck. Hamburg* 1661. 4to. *Bremen* 1687 und 1688.

Nach Errichtung des Hanseatischen Bundes bewilligten die zum Bunde gehörigen Städte, auf dem im Jahr 1591 zu Lübeck gehaltenen allgemeinen Hanse-Tag, eine vollständige Schiffs-Ordnung. Man findet dieselbe auch in *Clairac Us & Coutumes de la mer.* In diesem Jahr 1614 wurde sie aber unter gewisse Titel gebracht, und den 23. May vermehrt herausgegeben. *Kürike Ius maritimum. Hamb.* 1667. ist ein Commentar derselben.

Dieses Recht wird noch, insoferne durch neuere Verordnungen und Landesgesetze dieser oder jener Artikel nicht abgeändert worden, in den Hansee-Städten sowohl, als in den mecklenburgischen, preussischen, curischen und liefländischen Handelsstädten, bey Entscheidungen in Seesachen zum Grunde gelegt.

c) *Raphe Handson Translation of Pitiscus Trigonometria. Lond.*

In den Nautischen Aufgaben, welche sich bey dieser Uebersetzung als ein Anhang befinden, löset der Verfasser jede in der Navigation vorkommende Frage auf, indem er arithmetische Berechnungen bey *Wrights* Tafel der Latitudo oder der Meridional-Theile, wie man sie nachher nannte, gebraucht. Obgleich die von *Wright* erfundene Methode, die Veränderung der Longitudo eines Schiffs zu finden, sehr brauchbar ist; so schlug doch *Handson* zwey Wege vor, wie man solche durch Näherung finden kann, ohne dabey *Wrights* Eintheilung der Meridianlinie nöthig zu haben. Der eine bestand darin, die mittlere arithmetische Proportional-Grösse zwischen den Cosinussen beyder Latituden zu suchen, und die andere eben dieselbe Grösse zwischen ihren Secanten; doch entfernt sich diese letztere mehr von der Wahrheit, als die erstere. *Handson* zeigt ferner durch arithmetische Berechnungen, in wieferne jedes dieser Compendien mit der Wahrheit übereinstimmt, und wie fehlerhaft dagegen die Berechnungen, welche nach den Grundsätzen der platten Karte gemacht werden, sind.

Man hat noch eine andere Näherungs-Methode, welche die Berechnung der mittlern Latitudo genannt wird, und die, obgleich sie nicht so richtig ist, als die ebengesagte, wo man die mittlere arithmetische Proportional-Grösse zwischen den Cosinussen sucht, doch von den Seefahrern fast allgemein angewandt wird, weil die Berechnung weit leichter ist. Die Methode, die mittlere arithmethische Proportional-Grösse zwischen den logarithmischen Cosinussen zu suchen, welches eben so viel ist, als die mittlere geometrische zwischen den Cosinussen selbst, ist nachher ungefähr im Jahr 1630 von *John Bassat* vorgeschlagen worden, und diese hat bey hohen Latituden einen Vorzug; sie wurde nach dem Tode des Erfinders in dem Appendix zu *Polters Pathway to perfect sailing* bekannt gemacht.

Die Berechnung nach der mittlern Latitudo wird allezeit einen kleinern Werth geben, als die wahre Veränderung der Longitudo ist; sucht man aber die mittlere geometrische Proport. Zahl, so wird derselbe zu gross, und nimt man die mittlere arithmetische Proportional-Zahl so wird er bey Latituden über 45 Grad zu klein, und bey Latituden unter 45 Grad zu gross; inzwischen wenn die Veränderung der Latitudo nicht beträchtlich ist, so geben alle diese Methoden einen ziemlich genauen Werth von der wahren Veränderung der Longitudo.

d) *Mirifici Logarithmorum Canonis descriptio Authore ac inventore Joanne Nepero Barone Merchistonii &c. Scoto Edinburg.* 4to.

Eine für die Schiffskunst so wichtige Erfindung, als die Logarithmen sind, verdient allerdings, dass wir etwas umständlicher davon reden, und die vornehmsten Werke erwähnen, welche seit der Erfindung bis jetzt darüber geschrieben worden sind:

Kepler in seinen *Tabulis Rudolphinis, Cap.* 3. bemerkt, dass *Just Byrgen* schon lange vorher, ehe Neper seine Erfindung herausgegeben, den Weg zu den Logarithmen gezeigt habe, welches ich daheim gestellt seyn lasse. Nach dem Tode Nepers im Jahr 1619 wurde die zweyte Ausgabe mit seinen Verbesserungen der sphärischen Trigonometrie gedruckt. Eine andere Form von Logarithmen hatte Neper dem *Henry Briggs*, Professor der Geometrie zu London, mitgetheilt, welchem dieselbe so wohl gefiel, dass er eine grosse Tafel davon berechnete, die er im Jahr 1624 zugleich mit seiner *Arithmetica logarithmica* herausgab. Von diesem letzterm Werk liess *Adrianus Vlacq* 1628 zu *Tergou* eine neue Ausgabe drucken, worin er die Zahl der Logarithmen bis 100000 berechnet hatte. Doch

haben

haben diese Logarithmen nur 10 Decimalstellen, da hingegen die Briggsschen 14 haben. Die Vlacqschen Tafeln wurden auch 1631 mit einer Erklärung in englischer Sprache zu London herausgegeben. Da Briggs 1617 eine Probe seiner ebengesagten Logarithmen von ungefähr 1000 natürlichen Zahlen für seine Freunde hatte drucken lassen, so berechnete nach diesem Beyspiel *Edmund Gunter*, Briggs College in der Astronomie, eine Tafel der künstlichen Sinusse und Tangenten für jede Minute des Quadranten, welche er 1620, als die erste in ihrer Art, herausgab, und die auch der Ausgabe seiner Werke, welche 3 Jahr nachher erfolgte, hinzugefügt wurde. 1633 liess *Vlacq* seine *Trigonometria artificialis* drucken, wobey sich ebenfalls logarithmische Tafeln der Sinusse und Tangenten für jede 10 Secunden des Quadranten befinden, und diese sind in Ansehung der Richtigkeit eben so berühmt, als die *Sherwinsche* erste Ausgabe vom Jahr 1706, und diejenige des *Gardiner*, vom Jahr 1742. *Van Schoten* hat ebenfalls 1627 zu Amsterdam Tafeln der natürlichen Sinusse, Tangenten und Secanten drucken lassen, worin sich nicht ein einziger Druckfehler befinden soll.

Gunter war der Erfinder der berühmten Skale, die von ihm den Namen Gunter-Skale hat, und sowol in der Navigation, als auch in mehrern Theilen der Mathematik, von ungemeinem Nutzen ist. Man findet auf dieser Skale die logarithmischen Linien für die Zahlen, wie auch für die Sinusse und Tangenten der Bogen gezeichnet. Zu demselben Endzweck verbesserte Gunter auch den Sector, dessen Gebrauch *Robert Hood* in einer Abhandlung 1598 gezeigt hatte; auch zeigte er, wie man mit dem Iacobsstab (*Cross - Staff*) rückwärts eine Beobachtung machen kann, wobey der Fehler, welcher von der Excentricität des Auges herrührt, vermieden wird. Gunter beschreibt auch ein Instrument von seiner Erfindung, welches er *Cross-Bow* nennt, und womit man die Höhe der Sonne und Sterne beobachten kann; es sind dabey etliche Erfindungen angebracht, vermittelst welcher man desto leichter die Latitudo aus den Beobachtungen findet. *Gunter* starb 1626 in einem Alter von 45 Jahr, seine Werke sind verschiedenemal mit Zusätzen gedruckt worden. Die zweyte Edition kam 1636 heraus, die letzte und vollständigste aber ist die fünfte vom Jahr 1673.

Die Erfindung der Logarithmen wurde in Frankreich durch *Edmund Wingate* bekannt gemacht. Derselbe liess, da er 1624 nach Paris ging, zwey kleine Abhandlungen in französischer Sprache drucken, und dedicirte sie beyde Gaston, dem einzigen Bruder des Königs. In der ersten zeigt er die Einrichtung der Gunter-Skale, und in der andern den Gebrauch der Tafeln der Logarithmen und der künstlichen Sinusse und Tangenten, die nach der neuern Methode des Nepers geformt waren; die Wingate zwar dem Briggs zueignete, welches aber doch ein Irrthum ist, wie aus der Dedication von *Nepers Rabdologia* 1616, und aus dem, was *Briggs* selbst in der Vorrede zu seiner *Arithmetica logarithmica* sagt, erhellet.

William Oughtret projectirte diese Skale auf einen Zirkelbogen, und zeigte davon den Gebrauch in einer Abhandlung, die 1633 unter dem Titel *The circle of Proportion* gedruckt wurde, wobey in einem Appendix verschiedene wichtige Aufgaben in der Navigation abgehandelt sind. Man sehe *Seth Partridge's Use of the double scale* 1662.

Thom. Addison scheint die logarithmischen Tafeln zuerst auf die Schiffskunst angewandt zu haben, wie seine Abhandlung, *Arithmetical Navigation*, die 1625 gedruckt wurde, zeigt.

Die vorzüglichsten und besten logarithmischen Tafeln und dahin gehörender Werke, deren Einrichtung und Gebrauch in Kästners astronomischen Abhandlungen, zweyte Sammlung. Götting. 1774. 8vo. umständlich gezeigt wird, sind folgende:

1) *Gellibrand Trigonometria Britannica Goude* 1633. *fol.*

2) *Roes* und *Wingates Tabulæ Logarithmeticæ or two tables of Logarithmes.*

3) *Tables des Sinus, Tangentes, Secantes & de leur logarithmes avec la construction de ces tables* u. s. w. *par M. Rivard. Paris* 1743. 8vo.

4) Des Hrn. von *Oppel Markscheidekunst*, die ohne seinen Namen 1749 in 4to. zu Dresden herausgekommen.

5) *Sherwin's Mathematical - Tables contrived after a most comprehensive method &c. by W. Gardiner. Lond.* 1742. Die zweyte Ausgabe hievon ist unter dem Titel *Tables of Logarithmes for all Numbers from* 1 *to* 102100 u. s. w. Lond. 1742. klein folio. bekannt.

bekannt, und beyde Ausgaben sind äusserst selten.

6) *Tables de Logarithmes contenant les logarithmes des nombres depuis 1. jusqu'à 102100. & les Logarithmes des Sinus & des Tangentes de 10 en 10 Secondes pour chaque degré du quart de cercle avec differentes autres Tables publiées ci devant en Angleterre par M. Gardiner. Nouvelle Edition, augmentée des Logarithmes des Sinus & Tangentes pour chaque Seconde des quatre premiers degrés à Avignon chez Aubert* 1770. Klein folio. 3 Alph. 5 Bogen.

7) *J. Sherwin's Mathematical-Tables contrived in an easy and comprehensive manner — — — the fifth edition revised, corrected and improved by Samuel Clark. Lond. Mount and Page* 1770, 1771. 8*vo*. Die letzten zwey Blätter füllen Tafeln, die nur zur Schiffskunst brauchbar sind. Des Unterschiedes zwischen Latitudo und Departure, sind die Abtheilungen des Kompasses auf Grade gebracht.

8) Clausbergs, auf mehr Ziefern berechnete Logarithmen. (in *C. von Clausberg demonstrativer Rechenkunst.*) Leipz. 8v.

9) *Logistica astronomo logarithmica. Das ist die in logarithmische Tabellen verfaste Sexagenrechnung, — — — ans Licht gegeben von M. Joh. Jacob Zimmermann, Matheseos cultore & Informatore; in der Kunstrechnungsübenden Societät dem Zierenden genannt. Hamb.* 1691. 136 Octavseiten.

10) *Tabulas per universam Mathesin apprime utiles. Wittenberg* 1662.

11) *Mirifici Logarithmorum Canonis descriptio Authore ac inventore Joanne Nepero Barone Merchistonii &c. Scoto Edinburg* 1614. 4*to*.

12) *Ursins* Ausgabe von Nepers Logarithmen. Diese befindet sich in *Benjaminis Ursini Sprottav. Siles. Cursus Mathematico practici. Vol. Primum. Coloniæ* 1618. 8*vo*.

13) *Joh. Kepleri Math. Cæs. & Jacobi Bartschii, tabulæ manuales logarithmicæ — — quibus accessit in hac editione introductio nova, curante Joh. Casp. Eisenschmid. Argent.* 1700. 8*vo*.

Ausser diesen angeführten, verdienet noch eine Ausgabe von Gardiners Tafeln durch *Callet* erwähnt zu werden, welche wegen ihrer vortreflichen Einrichtung und Absetzung der Differenzen sehr zu empfehlen sind. Der Titel davon ist folgender: *Tables portatives de logarithmes publiées à Londres par Gardiner, augmentées, & perfectionnées dans leur disposition par M. Callet, & corrigées avec la plus scrupuleuse exactitude: contenant les logarithmes des Nombres, depuis 1. jusqu'à 102960, les Logarihmes des Sinus & Tangentes de seconde en seconde pour les deux premiers degrés, & de 10 en 10 secondes pour tous les degrés du quart de cercle &c. Paris* 1783. 8*vo*. Am Ende dieses Werks befinden sich etliche Tafeln unter dem Titel: *Recueil de quelques tables propres à faciliter la méthode de M. le Chevalier de Borda, pour determiner les longitudes en Mer.* Diese Tafeln sind aus verschiedenen Bänden der *Connoissance des temps* gesammlet worden, und erleichtern die Bordaische Methode ungemein.

Im Jahr 1764 wurden auch zu Stockholm Tafeln gedruckt, unter dem Titel: *Logarithmische Tabellen für Seefahrer, über den Unterschied in der Breite und Abweichung, auf Minuten und Zehendtheile, nebst Halleys verbesserten Tabelle, über die Winde der ganzen Welt.* 8*vo*. *Stockh.*

1616.

Advysen Certificatien ende Gewijsdens, rakende het vergoeden van de Schade, die de Binnelandtse Schepen malkanderen aan doen. 4*to*. *Amst.*

1617.

Domingos Fernandes. Roteiro da costa da Angola. Befindet sich noch im Mscpt.

1619.

a) *Jul. Pacii de Dominio Maris Hadriatici disceptatio inter Hispania & Venetia.* 8*vo*. *Lugduni.*

b) *Joh. Sibrandt urbis Lubecæ & Anseaticarum nec non Imperialium civitatum iura publica.* 4*to*. *Rostock.*

1 6 2 2.

Carl Molloy de jure maritimo & navali, or a treatise of Affairs Maritime and of Commerce.

Dieses allgemein geschätzte Buch kam auch 1701, 1707, 1722, 1744 und 1789 zu London in 2 Bänden 8vo. heraus.

1 6 2 3.

a) *W. Jansen Licht der Zeevaart, inhoudende de Beschryving van de Zee-Kusten van de Middelandsche Zee.*

b) *Hamburgische Admiralschaft-Ordnung.*

1 6 2 4.

a) *Valentim de Saa Cosmografo mòr do Reyno natural de Lisboa Regimento da Navegaçam e derrota da Costa de Guinea. Lisb.* 4to. Von demselben Verfasser sind auch verschiedene *Derroteiros* vorhanden.

b) *Willebrordi Snellii à Royen. R. F. Typhis Batavus sive histiodromice de navium cursibus & Re navali. Lugd. Bat. ex officina Elzeviriana.* 4to. *fig.*

Der Verfasser war Professor yu Leyden, und seine etwas dunkel geschriebene Abhandlung der Navigation ist nach *Wrights* Plan. In der Einleitung lobt er den *Nonius*, *Mercator*, *Stevin*, *Hues* und *Wright*. In der ersten Abhandlung redet der Verfasser von den Schiffen der Alten, und in den beyden folgenden handelt er die Navigation ab. Etliche haben aus Unwissenheit die vornehmsten Entdeckungen des *Wright's* dem *Snellius* zugeschrieben; z. E. *Albert Girard*, welcher 1634 eine französische Uebersetzung von Stevins Werken mit Noten herausgab, bemerkt in einer derselben, daſs Snellius, was er *Tabulæ canonicæ Parallelorum* nennt, auf Minuten bis 70 Grad berechnet haben sollte. Da doch Wright schon 1610 eine solche Tafel bis 89 Grad 59 Minuten bearbeitet hatte, und demungeachtet sagt *Lagni* in den *Memoires de l'Acad. Royale des Sciences à Paris* 1703, indem er von der verbesserten Karte spricht, *c'est Willebrord Snellius qui en est l'inventeur*. Jetzt eignen die Franzosen dem *Wright* aber diese Erfindung zu; *c'est qu'on appelle les cartes réduites, invention admirable de la quelle on est redevable à Eduard Wright quoiqu'on l'ait souvent attribuée à Mercator. Hist. de l'Acad. Roy des Sciences. A. 1753. p. 275.* Dieser Snellius hat aber zuerst das Gesetz der Strahlenbrechung entdeckt. Es ist diese Entdeckung zwar niemals durch den Druck bekannt gemacht; allein *Vossius* giebt in seinem Werke, *de natura Lucis*, sichere Nachricht davon.

1 6 2 6.

Ordonnantie ende Willekeuren der Stadt Amstelredamme gemaeckt op't Stuck van de Assecurantie. 4. Amst.

1 6 2 8.

Antonio de Naxarra Navegacion especulativa y practica. Lisb.

Der Verfasser hat die Tafeln der Sonne und Fixsterne, nach *Tycho de Brahe* Beobachtung, etwas verändert. In Ansehung der Navigation sagt er aber nichts weiter, als was schon *Nonius* und *Cespedes* vorher gelehrt hatten.

1 6 2 9.

Architectura Navalis. Das ist von dem Schiff-Gebäw, Auff dem Meer und Seekusten zu gebrauchen. Und Nemblich, In was Form und gestallt, Fürs Erste, Ein Galea, Galeazza, Galeotta, Bergantino, Filucca, Fregata, Liudo, Barchetta, Pjatta: Zum Andern, Ein Nave, Polaca, Tartana, Barcone, Caramuzzala, und ein gemeine Barca (welche samptlich zu Krieg: und Friedens Zeitten an jetzo in den vornembsten Meer Porten zu finden:) nach verständlicher, gewisser Regul, und unfehlbarer beständiger Ordnung sollen erbawen werden. Allen, Auff dem Meerpracticirten Liebhabern, wie auch den Bawmeistern und Mahlern zu Wolgefallen und sonderbahren Nutzbarkeiten; Auß selbst gesehenen, und mit allem Fleiß zusammen getragenen, und auffgezeichneten Wercken; Neben kurtz-widerholter Fürbildung der in Anno 1571 zwischen den Christen und Türcken fürgegangenen, hochernstlichen, Ansehnlichen Meerschlacht; Sampt vielen Abrissen; und noch darüber. 20. dem Natural gar ähnlich- und recht Conterfehtischen Kupfferstücken; complirt, außgerüstet, und in gegenwärtigen Corpore gantz Eygentlich beschrieben, durch Josephum Furttenbach. Mit Röm. Kay. May. Freyheit in

12 *Jahren nicht nach zu trucken. Getruckt in deß Heiligen Römischen Reichs Statt Vlm, durch Jonam Saurn, Bestellten Buchtruckern daselbsten. Anno M.DC.XXIX. folio.*

Dieses Werk verdient blos des Alterthums wegen angeführt zu werden. Es enthält auf 134 Seiten eine äusserst kurze Beschreibung von der damaligen Bauart und Einrichtung, der in in der mittelländischen See gebräuchlichen Fahrzeuge, wobey der Verfasser die italienischen Kunstwörter auf eine sehr auffallende Weise anbringt. Diejenigen Dinge aber, die er nicht auf Italienisch zu benennen wusste, giebt er deutsche Namen, die in der Seesprache gänzlich unbekannt sind. Ueberhaupt zeigt dieses Werk, dass der Verfasser vom italienischen Schiffbau nur äusserst superficielle Kenntnisse gehabt, und vom Deutschen oder Holländischen gar nichts verstanden hat.

1630.

Rütg. Rulants Erledigung einer schweren in Assecurations-Sachen vorgestellten Frage: Ob, wenn einer auf ein Schiff versichern läst, aber keine Præmium bezahlt, und hernach zur See Schaden erfolgt, alsdann denselben, er als Assecuratus, von denen Assecuratoribus mit Recht Vergütung zu fordern vermöge. 4. Hamburg.

1631.

a) *W. J. Blaeuw's Zeespiegel, III Deele. Amst. folio.*

Dieses Werk wurde auch 1637 und 1640 gedruckt.

b) *Adrianus Metius Primum mobile. Amst.*

c) *Peter Vernier. La Construction & les usages du nouveau quadrant mathematique. Brussel.*

Diese Abhandlung enthält die Beschreibung von der vortheilhaften Eintheilung des Quadranten, der man nach dem Erfinder den Namen *Vernier* gegeben hat. Sie ist eigentlich eine Verbesserung derjenigen des *Curtius*, so, wie des *Ferrerus* seine, eine Verbesserung der Eintheilung durch Diagonale ist, und folgt aus dem ersten *Lemma* des *Clavius* Abhandlung von Astrolabien, wie *Pezenas*, in einem Buche, das 1765 zu Avignon unter dem Titel, *Astronomie des Marins*, herauskam, bemerkt. Eine umständliche Beschreibung der Vernierschen Eintheilung des Quadranten findet auch in *Robins mathematical tracts*.

d) *Richard Norwood treatise of Trigonometry.*

Eine vortrefliche Abhandlung, wobey die von *Napier* erfundenen Logarithmen allgemein angewand werden. Der Verfasser zeigt, wie die Trigonometrie bey den drey vornehmsten Rechnungsmethoden in der Schiffskunst gebraucht werden kann. *Wright* hatte schon bemerkt, dass es nothwendig war, die Neigung der Gesichtslinie mit in Rechnung zu bringen, welches aber nicht anders geschehen kann, als wenn man die Grösse der Erde kennt. Norwood schlug daher verschiedene Methoden vor, die Grösse der Erde zu bestimmen, und mass selbst die Weite zwischen London und Jork, woraus er berechnete, dass der Grad eines grösten Cirkelbogens der Erde 367196 englische Fuss, oder 57300 französische Toises hielt, welches sehr genau bestimmt ist, wie aus den neuern Versuchen, die man angestellt hat, erhellet. Norwood verbesserte hierauf die Eintheilung der Loglinie, wovon er in seinem Werke, *The seaman's Practice*, das 1637 zuerst gedruckt wurde, umständlich redet. Diese verbesserte Eintheilung wurde nachher allgemein angenommen. In eben diesem Tractat zeigt er vortrefliche Methoden, alle Arten Berechnungen in der Schiffskunst anzustellen.

Diese beyden Werke des Norwoods wurden lange Zeit, als die vorzüglichsten und besten, die Schiffskunst zu erlernen, angesehen und beständig wieder neu aufgelegt. Von dem letztern insonderheit wurde ein Auszug gemacht, der als ein Handbuch für Seeleute unter dem Namen *Norwoods Epitome* bekannt ist, und wovon unzählige Ausgaben vorhanden sind.

Im Jahr 1645 wurde dieser Auszug von *Henry Bond* veranstaltet, der dabey *Wrights* Methode, die Meridianlinie einzutheilen, ungemein verbesserte. Er folgerte nämlich diese Verbesserung aus dem Grundsatze, dass sich die Eintheilungen verhalten, als die Excessen der logarithmischen Tangenten der halben respectiven Latituden, um 45 Grad über den Logarithmus des Radius erhöhet. Bond erklärte dieses in der dritten Ausgabe von Günters Werke deutlicher, und dieselbe Materie ist von *James Gregory of Aberdeen* in seinen *Exercitationes Geometricæ. London* 1668. und nachher von *Dr. Halley* in den *Philosoph. Transf.* 1695. *No.* 219., wie auch von *Roger Cotes* in seinen *Logometrio* (*Phil. Transf.* 1714. *No.* 388.) genauer nachgespürt worden.

Nor-

Norwoods *Seaman's practice* wurde jederzeit ohne Zusätze wieder abgedruckt, nur bey der zwölften Ausgabe, die 1676 nach dem Tode des Verfassers bekannt gemacht wurde, schaltete man folgendes mit kleinen Buchstaben ein: (*About the year 1672 Monsieur Picart has published an account in French, concerning the measure of the Earth, a breviate whereof may be seen in the Philosoph. Transf. No. 112. wherein he concludes one degree to contain 365184 English feet, nearly agreeing to Mr. Norwood's experiment.*) und diese Anzeige findet man auch in allen spätern Ausgaben, wovon noch eine 1732 gedruckt wurde. Norwoods Ausmessung der Erde ist fast von allen, die von der Schiffskunst geschrieben haben, empfohlen worden; unter andern bald nach ihrer Bekanntmachung, von *Henry Bond*, in einer Note, die p. 107. in seinem *Seaman's-Kalender* steht, den er verbessert herausgab, und der bis auf heutigen Tag von allen Seeleuten geschätzt wird. Ebenfalls von *H. Philips*, *Joh. Collins*, *Joh. Newton*, *John Seller*, *John Brown*, und andern mehr. Dem *Isaac Newton* aber ist diese Ausmessung in seiner Jugend nicht bekannt gewesen. *Norwoods Seamans Companion* kenne ich blos dem Titel nach, es ist 1671 gedruckt, wahrscheinlich ist dieses aber nicht die erste Ausgabe.

1 6 3 3.

a) *Thomæ Rivii Historiæ navalis antiquæ, libri IV. Lond.* 8vo. Derselbe Verfasser gab auch 1642 zu London seine *Historiæ navalis mediæ. Libri III.* 8vo. heraus.

b) *Hugo Grotius de mari libero & Pauli Merulæ de Maribus. 16mo. Lugd. Batav.*

1 6 3 4.

a) *Cornelius Janss Lastmans Beschryvinge van de Konst der Stürliden. Amst. 4to.*

Dasselbe Werk wurde 1642 aufs neue zu Amsterdam gedruckt. 1661 gab es *P. Karsseloom* heraus, und 1675 wurde es von *Frans van der Huips* vermehrt und mit einem Anhang begleitet. Eine Ausgabe wurde noch 1702 gedruckt. Eben dieser *Lastman* ist auch Verfasser eines Werks, welches den Titel *De Groote Zeevaart* führt.

b) *Christian III. Forordning om Skibe som udi Danmark ere sat offhende de dato 11. Mai.*

c) *E. L. Herekmans Zeevaarts Lof, met Pl. Amst. folio.*

d) *Peter Herigone Cursus mathematicus.*

Der Verfasser war ein Franzose. In der Dedication des 4ten Theils an den Marschall *Bassompire* sagt er: *Artem navigandi in censu Mathematices non reposuere plerique nostrum, neque sane in hunc ordinem ascribi meruit, quandiu cæca tantum nautarum praxi celebrata est; nunc vero cum inventis tabulis loxodromicis (quas nos primum Gallis exhibemus) formam certam firmasque leges acceperit sine injuri omitti non potest.*

1 6 3 5.

a) *Le nouveau Phalot de la mer trad. du flamand par Bardeloos av. f. 4to. Amst.*

In welchem Jahr das Original gedruckt worden, ist mir nicht bekannt

b) *Henry Gellibrand. A Discourse mathematical on the variation of the magnetical Needle. 4to. Lond.*

Der Verfasser war Gunters Nachfolger, die verschiedenen Abweichungen der Magnetnadel entdeckte er, indem er die Beobachtungen, welche von *Burrow*, *Gunter* und von ihm selbst gemacht worden, zusammen verglich. In der *Histoire de l'Acad. des Sc. à Paris 1712. p.* 12 meldet zwar von *Fontenelle*, dass *Peter Gassendi* eigentlich die Abweichung der Magnetnadel entdeckt habe, allein *Gassendi*, sagt selbst, dass ihm, diese Entdeckung von *Gellibrand* mitgetheilt worden, s. *Gassendi opera Vol. II. p. 152. Lugd Bat.* 1628. Seine Entdeckungen wurden auswärts bald bekannt. Der Pater, *Athanasius Kircher*, sagt in seiner Abhandlung, welche den Titel *Magnes* führt, und zu Rom 1641 zuerst gedruckt wurde, dass *John Greaves* ihm davon Nachricht gegeben habe, und führt einen Brief des berühmten *Marinus Marsennus* an, der einen umständlichen Bericht davon ertheilt hat.

Gellibrand ist ebenfalls noch berühmt, wegen seiner Theilnahme an der *Trigonometria Britannica* seines verstorbenen Freundes *Briggs* die 1633 zu Tergou unter Aufsicht des *Adrianus Vlacq* gedruckt wurde. Im Jahr 1635 gab Gellibrand ebenfalls in englischer Sprache sein *Institution Trigonometrical* heraus.

c) *Joh. Selden Mare clausum seu de dominio maris. Libr. II. Lond. folio.* Auch kam es 1636 zu Lond. 8vo. 1636. Lugd. Bat. 4to. 1652.

1652. Lond. folio. heraus Es find aber noch mehrere Ausgaben davon vorhanden.

1 6 3 6.

a) *Gerh. Malyne Consuetudo vel Lex mercatoria or the ancient Law Merchant. fol. Lond.*

Sowol in diesem Werke, als auch in *Beawes Lex mercatoria or ancient Law Merchant. fol. Lond.* 1636. findet man viele Nachrichten, welche Seegeschäfte und Assuranzen betreffen. Die beste Ausgabe von letzterm ist vom Jahr 1783. Lond. fol. welche von *Thom. Mortmimer* verbessert, und 1784 wieder neu aufgelegt worden. Sie führt den Titel: *Wyndh. Beawes Lex Mercatoria rediviva: or the Merchant's Directory being a complete Guide to all Men in Bussiness, wheter as Traders, Remitters, Owners. Freighters, Captains, Insurers, Brokers, Factors, Supercargoes, Agents, Considerably improved by Thomas Mortmimer.*

b) *Charles Saltonstall Navigation. Lond.*

c) *Welwoods Abridgment of all the Sea laws.* 8vo. *Lond.*

1 6 3 7.

a) *Cornelius Lerche de mari libero. Lugd. Bat.* 4to.

b) *Jac. Gothofredus de imperio maris deque Jure naufragii colligendi. Gen.*

c) *Bart. Keckermanni Problemata nautica.* 8vo. *Hardero.*

Derselbe Verfasser erwähnt in seiner *Commentatione nautica. tom. 3. systematis systematum p. 753. seq.* vieles, was die Schiffskunst der Alten anbetrift, so wie auch *Barth. Morisotus* in seinem *orbe maritimo;* mehreres aber findet man davon in *Thom. Rivius Historia navali antiqua, G. Fournier Hydrographie, Coelius Calcagninus Commentatio de re nautica, Jac. Palmerius Exercit. ad scriptores graecos. p. 170. seq., Joh. Vincentius Lucchesinius ad Orat. 1. Demosthenis, Raph. Fabretti ad Columnam Traianam c. 5. p. 119. seq., Henric. Kippingius de expeditione maritima, dissert. prima, Isaac. Vossius de triremium & liburnicarum constructione diss.* Eine ziemlich vollständige Sammlung sowol alter als neuerer Abhandlungen, die sich in mehrern nicht hieher gehörenden Werken zerstreuet befinden, und von den Schiffen und der Schiffskunst der Alten handeln, steht in *Jo. Alberti Fabricii Bibliographia antiqua. Hamb.* 1760. 4to. c. XVII.

1 6 3 8.

Nic. Schaffshausen de Assecurationibus. 4to. *Hamb.*

1 6 3 9.

a) *J. Colom vurige Kolom of Zeespiegel.*

b) *Hamb. Admiralitäts-Ordnung.* 4to.

1 6 4 0.

a) *Valentim de Saa Advertencias sobre o Instrumento de navegar do Sol. Lisb.* Der Verfasser hat auch eine *Derrota de Portugal para a India* herausgegeben.

b) *Hydrographie ou Examen pour la Navigation trad. du Portugais de Figueiredo par le Bon. Dieppe.*

Das portugiesische Original ist mir blos unter dem Titel, *Hydrographia por Manuel de Figueiredo*, ohne Jahrszahl, bekannt. Dieser *Figueiredo* hat auch ein *Examen de Pilotes* drucken lassen.

1 6 4 2.

a) *Andreæ Seufflebi Argo sive variarum antiquarum, navium silva. Lips.* 8vo.

b) *Tycho Christiani Navigation eller Seglings Konst. Kbvn.* 4to.

Der Verfasser war Schiffskapitain zu Königs Christian IV. Zeit.

c) *Antonio Mariz Carneiro, Cosmografo mor do Reino, Regimento de Pilotos e Roteiro das Navegaçoens da India. Lisb.* 4to.

Dieses Werk wurde 1655 und 1666 zu Lissabon wieder neu aufgelegt. Derselbe Verfasser liess auch 1675 zu St. Sebastian eine *Hydrographia curiosa de la Navegacion* drucken, und diese beyden Werke haben bis *Pimentels* Zeiten noch immer ihren Werth in Portugal behalten. Es liegt ebenfalls von diesem *Carneiro* noch ein *Tractatus de abditissima & hucusque incognita causa marini æstus.* 4to. im Mscpt.

d) *Ordonnantie der Steden van Utrecht ende Amsterdam waernae de Schippers van de cleyne Vrachtschuyten gehouden sullen wesen te reguleren.* 4. *Utrecht.*

e) *Gregorio Soares de Brito Tratado da Theorica e Pratica da guerra do mar e terra. Lisb.*

1643.

1 6 4 3.

a) *G. Fournier Hydrographie, contenant la Theorie & la Pratique de la Navigation. Paris fol.*

Der Verfaſſer war ein Jeſuit, und dieſes Werk iſt nicht allein das vollſtändigſte, welches zu den Zeiten in Frankreich geſchrieben worden, ſondern man findet auch in demſelben manche curioſe hiſtoriſche Nachrichten, die man in andern Schriften dieſer Art vergebens ſucht; doch iſt das Werk überhaupt ſehr weitläuftig, auch hat der Verfaſſer von vielen Sachen, die er blos zuſammengetragen, keine Kenntniſs gehabt. Wenn er z. E. ſagt, daſs einer zu Dieppe die platte Karte verbeſſert habe, und daſs die Holländer dieſe verbeſſerten Karten von den Franzoſen zu macheu gelernt, ſo irrt er ſich, weil ſolche Karten ſchon vorher von *Jodocus Hondius* und andern Künſtlern zu Amſterdam geſtochen wurden. 1667 wurde dieſes Werk zum zweytenmal zu Paris gedruckt. Eine andere Ausgabe iſt mir vom Jahr 1679 bekannt.

b) *Joh. Scheffer Diſſertatio de varietate navium. 4to.*

1 6 4 4.

Richard Polter, The Pathway to perfect ſailing.

Dieſes kleine Werk iſt voller Irrthümer, und ſehr fantaſtiſch und dunkel geſchrieben; unter andern behauptet der Verfaſſer, daſs verſchiedene Magnete den Nadeln auch verſchiedene Abweichungen mittheilen.

1 6 4 6.

Ruberto Dudleo Duca di Nortumbria Arcano del Mare. II. Tomi. fol. Firenze.

Wir werden bey der zweyten Ausgabe dieſes ſeltenen Werks 1661 umſtändlicher davon reden.

1 6 4 7.

Ordonnantie ende Seynbrief waer nae hen alle de Schippers ſullen moeten reguleren by Admiraelſchap varende uyt het Vlie ofte Mardiep nae de Sont oft nae Norwegen e. ſ. v. van 1627. T'Amſterdam.

1 6 4 8.

Sheppard's Touchſtone of common Aſſurance. Lond.

Andere Ausgaben davon ſind mir vom Jahr 1651. 4to. 1669. fol. und 1784. fol. bekannt.

1 6 4 9.

a) *Hector Albertus Reus Regiſter over Söe Artiklerne. Khv. 8vo.* auch 1739. *Khv. 8vo.*

b) *Baggo Wandals Oculus vigil, vaagendes öje, eller en Gradbog for Söfarende. Khvn. 8vo.*

1 6 5 0.

a) *Joh. Müller de actionibus rerum in navem receptarum &c.*

b) *Joh. Loccenius de jure maritimo & navali, libri III. Holm.* 1652. *Holm.* 1693. *Bruxel.* 1676 wurde dieſes Werk zu London 8vo. in engliſcher Sprache gedruckt, unter dem Titel: *Treatises of affaires maritime and of commerce.*

c) *J. Colom, vurige Kolom vertoonende de XVII Nederlandſche Provintien. Amſt.*

1 6 5 1.

a) *J. Colom Trooſt der Zeevaart. Amſt. 4to.*

b) *J. van Loon Voorlooper des Zeequadrants of Ruitkaart. Amſt. 4to.*

c) *John Borough. De ſuperioritate maris angliæ & jure officii admiralitatis in eodem.*

Das Original iſt in altfranzöſiſcher oder normandiſchur Sprache geſchrieben. *Selden, Coke,* und auch *J. Borough* ſelbſt haben es ins Lateiniſche überſetzt und unter obigem Titel drucken laſſen.

1 6 5 2.

a) *K. M. Plakat Om Skiepstimmeragiens Förtſätiande. Stokh. 4to.*

b) *Dominion of the ſea, expreſſing the title which the Venetians gave unto the ſole Sovereignty of the Gulph of Venice. 4to.*

c) *J. F. Tjaſſen Zeepolitie der vereenigde Nederlanden 's. Haage. 4to.*

Das Werk wurde 1670 zu Graven-Hage zum zweytenmal *door den Auteur verbetert ende by nae de Helft vergroot* gedruckt. Es enthält eine Sammlung von Placaten und Inſtructionen, welche die holländiſche Marine betreffen.

d) *Henry Phillips Geometrical-Seaman.*

e) *Theod. J. F. Graswinkelii Maris liberi vindiciæ, adverſus Petr. Bapt. Burgum Liguſtici*

guſtici maritimi dominii aſſertorem. 4to. *Hagæ Comit.*

1 6 5 3.

a) *Gul. Welwood de dominio maris eiusque iuribus.* 4. *Hagæ Comit.*

b) *Barth. Moriſotus Orbis maritimus. Paris fol.*

c) *Theod. J. F. Graswinkelii Maris liberi vindiciæ, adverſus Gulielm. Welwodum Britannici maritimi dominii Aſſertorem.* 4to *Hagæ Comit.*

1 6 5 4.

a) *Joh. Scheffer de Militia navali veterum. Upſal.* 4to.

Dieſer in den Alterthümern ſo erfahrne Mann lieſs auch unter dem angenommenen Namen, *Conſtantius Opellus*, (*Joh. Mollerus, Hypomn. ad Sueciam Litteratam. p.* 460.) einen Brief drucken, (*Epiſtola de triremibus veterum*) worin er des *Marcus Meibomius* Buch *de Triremium fabrica* angreift.

b) *Casp. Matth. Bork de imperio maris.* 4to. *Jenæ.*

c) *John Tap the ſeaman's Kalender.*

1 6 5 5.

Hans Tangerman, Wechwyſer tho de Kunſt der Seevaert &c. Hamb. 4to.

Der Verfaſſer war Schulmeiſter in Hamburg. Sein Buch iſt äuſſerſt unbedeutend, und ſelbſt die bekannteſten Sachen ſind aus andern Schriften geſtohlen. Etliche Schmähſchriften, die er gegen ſeinen Collegen drucken lieſs, verdienen wegen des beſondern Schulmeiſter-Witzes gelesen zu werden.

1 6 5 7.

a) *Kong Frederik III. Skibs Artikle.* 4to.

b) *Sutton on extracting foul air out of Ships.* 8vo.

Dieſes nützliche Buch wurde 1749 und 1757 wieder neu aufgelegt. Es iſt auch ins Franzöſiſche überſetzt unter dem Titel: *S. Suthon Nouvelle Methode pour pomper le mauvais air des Vaiſſeaux avec une Diſſertation ſur le ſcorbut par Mead. Trad. de l'anglois. Paris* 1748. 8vo.

c) *Henry Phillips Advancement of Navigation.*

1 6 5 8.

A de Graaf, de ſeven Boecken van de groote Zeevaart, zynde een volkomen klare en konſtige beſchryvinghe der Navigatie. Amſt. fol.

Der Verfaſſer iſt als ein geſchickter Mathematiker bekannt, und am Ende dieſes Werks findet man ſehr künſtliche Aufgaben, die Schiffskunſt betreffend, welche aber blos ſpeculativiſch ſind, und keinen reellen Nutzen ſchaffen.

1 6 5 9.

a) *Joh. Collin's Navigation by the Plane Scale.* 4to.

b) *Chr. Martini, Slot en Sleutel van de Navigation ofte groote Zeevaart. Amſt.* 4to.

c) *Ordonnantie van't Loon voor de Schippers, varende op haer Beurten van Amſterdam op Hamborg end van Hamb. op Amſt.*

1 6 6 0.

Ordonnantie ende Inſtructie van de Staten van Hollandt ende Weſt-Vrieslandt van de Pilotaje, ende Aenkleren van dien waer nae alle aangenomen Loots-Luiden tot Petten. e.ſ.v. haer ſullen hebben te reguleren. Amſt. 4to.

1 6 6 1.

a) *Arcano del Mare, di D. Ruberto Dudleo, Duca di Nortumbria e Conte di Warwick, diviſo in Libri ſei. Nel primo dei quali ſi tratta della Longitudine praticabile in diverſi modi, d'invenzione dell'Autore. Nel ſecondo delle Carte ſue generali e de'Portolani rettificati in Longitudine e Latitudine. Nel terno della Diſciplina ſua Marittima e Militare. Nel quarto, dell'Architettura ſua Nautica di Vaſcelli da Guerra. Nel quinto della Navigazione ſcientifica, e perfetta, cioé Spirale, o di gran Circoli. Nel ſeſto, delle Carte ſue Geografiche, e Particolari. Impreſſione Seconda, corretta & accreſciuta, ſecondo l'originale del medeſimo Eccellentiſſimo Signor Duca, che ſi conſerva nella Libreria del Convento di Firenza della Pace, de'Monaci di S. Bernardo dell'Ordine Fulienſe. Con l'Indice Generale di tutta l'Opra, e de'Capitoli,*

e delle Figure, & Istruzione a'Librai per legarle. Alla Serenissima e Gloriosissima Republica di Venetia. In Fiorenza MDCLXI. Nella Nuova Stamperia per Giuseppe Cocchini, all'Insegna della Stella. All'istanza di Jacopo Bagnoni & Anton Francesco Lucini. Con Licenza de'Superiori. III. Vol. folio.

Die erste Ausgabe wurde 1646 ebenfalls zu Florenz gedruckt, aber *nella Stamperia di Francesco Onofri* und dem *Serenissimo Ferdinando Secondo Gran Duca di Toscana* dedicirt. Sowol die erste als die zweyte Ausgabe besteht aus drey Bänden in folio, und sind äusserst selten, weil sie wahrscheinlich niemals verkauft, sondern blos als Geschenke ausgetheilt worden sind. Die Bände der ersten Ausgabe sind von verschiedenem Format. Der erste ist in gewöhnlichem Folio, und enthält zwey Theile oder die ersten vier Bücher. Der zweyte ist in gross Folio, und enthält das fünfte Buch oder den ersten Theil des dritten Bandes. Der dritte ist aber Atlas-Format, und enthält den zweyten Theil des dritten Bandes oder das sechste Buch. Die drey Bände der zweyten Ausgabe sind sämmtlich Atlas-Format. Der erste Theil davon enthält den Text der sechs ersten Bücher, und in den beyden andern befinden sich die dazu gehörigen Kupferstiche. Die Dedication bey dieser letztern Ausgabe ist von Lucini unterschrieben, der die Kupfer dazu gestochen hat. Derselbe berichtet, dass der Herzog von Northumberland 40 Jahre zur Bearbeitung dieses Werks gebraucht hat, und dass er selbst sich in dieser Absicht zwölf Jahre aufs Land begeben hatte, um in Ruhe zu arbeiten. Nach der Dedication folgt eine allgemeine Tafel von dem Inhalt, alsdann die Vorrede des Verfassers und das erste Buch, welches 30 pag. enthält und 27 dazu gehörige Kupferplatten, II. Buch 24 pag. und 23 Kupfer, III. Buch 26 pag. und 6 Kupfer, IV. Buch 12 pag. und 14 Kupfer, V. Buch 26 pag. und 89 Kupfer, VI. Buch 41 pag. und 130 Seekarten.

Das vierte Buch handelt allein von der Schiffsbaukunst, und man findet darin Abbildungen von verschiedenen Schiffen. Der Verfasser nennt sie: 1) Galeone, 2) Ranbargo, 3) Galisabre, 4) Fregata o Pinnata, 5) Galione, 6) Galerata, 7) Passavolante.

Ueberhaupt ist das ganze Werk voll von Projecten und Planen, die Schiffskunst zu verbessern, welche zugleich des Verfassers grosse Kenntnisse in der Mathematik zeigen. Ausser dem *Arcano del mare*, welches das Hauptwerk ist, dass dieser gelehrte Dudley geschrieben, sind noch andere Schriften von ihm vorhanden, unter andern eine Beschreibung seiner Reise im Jahr 1595. Man findet sie in *Hackluyt's Collection of Voyages*, welche 1603 gedruckt wurde. Unter der Regierung des Gross-Herzogs Ferdinand II. entwarf er zuerst das Project, einen grossen Sumpf zwischen Pisa und der See auszutrocknen, wodurch Livorno aus einem mittelmässigen Ort in eine grosse und blühende Handelsstadt verwandelt wurde, und da er den Herzog bewog, es für einen Freyhafen zu erklären, so beredete er verschiedene englische Kaufleute, sich daselbst niederzulassen. Im September 1639 starb er auf seinem Schlosse, Carbello, das der Herzog ihm, nebst einer ansehnlichen Pension, geschenkt hatte.

b) *Godolphin's View of the Admiral Jurisdiction.*

c) *Joh. Bapt. Riccioli Geographiæ & Hydrographiæ reformatæ, libri XII. Bononiæ. fol.*

Das ganze Werk ist nichts weiter, als eine Compilation. Im Jahr 1671 wurde es ebendaselbst wieder gedruckt.

d) *Steph. Clairac. Us & Coutumes de la mer avec des comentaires & avec un traité des termes de Marine &c., contenants entre autres 1) Roole de jugement d'Oleron de l'année 1266, 2) Ordonnances que les marchands & maitres de navire arresterent jadis en la ville de Wisbuy de l'année 1597, 3) Ordonnances & réglemens de la Honze-Theutonique, tenues à Lubek 1597, à Bourdeaux. 4to.*

Das Oleronische Seerecht, welches hauptsächlich in Frankreich gültig gewesen, hat seinen Namen von der Insel Oleron, welche im Aquitanischen Meerbusen vier Meilen von Rochelle liegt. Die französischen Schriftsteller leiten seinen Ursprung von der Königin Alienor oder Eleonore her, welche dasselbe nach ihrer Zurückkunft aus dem H. Lande, vermuthlich nachdem sie von Ludwig VII. verstossen worden war, also etwa ums Jahr 1152 gegeben haben soll. Ihr Sohn Richard Löwenherz, König von England, soll diese Gesetze vermehrt haben. Clairac hat diese Seerechte mit einem vortreflichen Commentar begleitet.

1662.

a) *Jo. Marquardus de jure mercatorum & commerciorum singulari. fol. Francf.*

b)

b) *Jo. Fr. Bockelmann Opusc. de navi & navigatione. Heid.*

c) *Jo. Strauch de jure maritimo. Brunsw.* 4to.

d) *Quintyn Weytsen Tractat van Avarien dat is gemeyne Contributie van de Koopmanschappen ende Goederen indien Schepe bevonden, om te helpen dragen 't verlies van eenige Kooplieden ofte Schippers Goeden gewillighlyck gebeurt om Lyf, Schip ende Goed te salveren. Amst.* 4to. *by Gerrit van Goedesberg.*

1672 wurde dieser bekannte Tractat zu Amst. 8vo. mit den Bemerkungen des *Simon van Leuwen* durch *Math. de Vico* ins Lateinische übersetzt; auch kam er 1673, 1695 und 1698 zu Amsterdam 8vo. in holländischer Sprache heraus. Eine deutsche Uebersetzung ist ebenfalls vorhanden.

1 6 6 3.

a) *Zouch's Jurisdiction of the Admiralty.* 8vo.

b) *Instructie ende Ordonnantie voor Commissarissen van de Zee-Zacken.* 4to. *tot Middelburg.*

c) *Henr. Cocceji de Assecurationibus. Francf.*

d) *Jac. Gothofredi, Julii Pacii a Beriga, Hug. Grotii, Martini Schockii opuscula de dominio maris ad l. 9. de L. Rhodia ex editione Jo. Hagemaieri. Francof.*

1 6 6 4.

a) *Jo. Martin Brandès de Assecuratione. Rint.*

b) *H. Donker de groote Stuurmans-Spiegel. Amst. fol.*

c) *Al. de Motta Routier de la Navigation des Indes. Paris. folio.*

d) *Articulsbrief und Instruction, wornach sich unser Bürgermeister und Rath der Stadt Hamburg denen nach Spanien und der Mittelländischen See gehenden Kauffardey-Schiffen zur Convoy adjungirte Commandeur &c. zu richten.* 4to. *Hamb.*

1 6 6 5.

a) *G. Wernerus Diss. de Avaria.* 4to.

b) *Mart. Cuhmann de Contributione propter jactum vulgo Avaria. Helmst.* 4to.

c) *Aenmerckingen ende Bedenckingen over de Zeerechten uyt het Placcaet van Koninck Philips uytgegeven den lesten Octobrio 1563. Alwaer derselves billickheyt uyt den Gront van Keyserlicke Rechten, en krachtige beweeghreden bevestight, met andere Zeerechten over een gebracht; haer Verschil aengewesen en daer beneffens op verscheyden quaestien en Voorvallen den Koophandel en Scheepvaert aengaende geantwoort wordt, door Taco van Glins.* 4to. *Amst.* Auch 1695 und 1710. Amst. 4to.

1 6 6 6.

a) *Le Guidon de la Navigation. Paris.* 4to.

b) *G. Denys, L'Art de naviguer, perfectionnée par la connoissance de la variation de l'aimant ou Traité de l'aiguille aimantée. à Dieppe.*

1 6 6 7.

a) *Reinh. Kürike jus maritimum Hanseaticum e legibus germanicis translatum cum commentario, cum Diatribe de assecurationibus, item variæ quaestiones ad jus maritimum pertinentes. Hamb.* 4to.

b) Kong *Karl XI. Sweriges Rikes Siö Lag, Stokh.* 4to.

Dasselbe wurde auch 1670 zu Wismar in deutscher Sprache gedruckt unter dem Titel: *Der Reiche Schweden See-Recht, welches von dem großmächtigsten Fürsten und Herrn, Herrn Carln dem Elften u. s. w. verordnet worden, im Jahr nach Christi Geburt 1667 gedruckt.* Auch wird eine andere deutsche Uebersetzung angeführt, die zu Frankfurt 1709 herausgekommen seyn soll. 1668 wurde es auch zu Gothenburg in schwedischer Sprache herausgegeben, unter dem Titel: *Schweriges Rykes Siölag som aff then Stoormechtigste Höchborne Forste och Herre, Herr Carl then Elffte, Schwerigs, Gothes och Wändes Konung &c. Stadgat wardt Götheborg.* 4to. Noch eine schwedische Ausgabe ist vom Jahr 1700. Stockholm. vorhanden. In lateinischer Sprache wurde es 1674 gedruckt. Das Seerecht Karl des XI. ist das vornehmste schwedische Seerecht. Was darin im 6ten Titel von Assecuranzen gesagt wird, ist nachher durch die 1750

 erthelite

ertheilte Affecuranz-Ordnung erläutert und verbeffert.

c) *De Zee Atlas of Water waereld vertonende alle de Zeekusten van het bekende des Aerdbodens, met 34 illum. Caerten. t'Amst. by Hendr. Donker. fol.*

d) *Mich. Fr. Ledereri de jure assecurationum.* 4to. *Witteb.*

e) *Clarke Praxis Curiae Admiralitatis.* 4to. *Lond.*

Daffelbe Buch kam auch 1722 in lateinifcher und englifcher Sprache in 8vo. ebendafebft heraus, eine neuere Ausgabe ift vom Jahr 1778.

1 6 6 8.

a) *Dirk Rembrantszen Graedt Boeck. Amst.* 8.

b) *G. Denys, L'Art de naviger par les Nombres avec les Tables des Sinus. Dieppe.* 4to.

c) *H. Phillip's Seaman's Calender.* 8. *Lond.*

d) *Barth. Leonh. Schwendendörfferi Disputatio de Assecuratione.* 4to. *Lips.*

e) *Martin Meier de Assecurationibus mercatorum. Basil.*

f) *Jo. Ant. Crusius ad l. 9. D. de l. Rhodia de Jactu.*

1 6 6 9.

a) *Dirk Rembrantszen van Nierop Onderwys der Zee-Vaert, en andere Werken. Amst.* 8vo. *m. F.*

b) *G. Denys Disc. & les Tables de la declinaison du soleil & des principales & plus reconnoissables estoiles du Firmament. Dieppe.* 4to.

c) *J. Mansons gründlicher und ausführlicher Bericht aller und ieder rechten Cursens, Landkennungen, Streckungen, Einläufen oder Einfahrten, Längden und Gründen samt allen blinden und stehenden Klippen der ganzen Oost-See, aus dem Schwed. durch Hans Willenburgk. Wismar bey Joch. Rheten.* 4to.

Die erfte fchwedifche Ausgabe ift mir nicht bekannt, eine folgende kam 1677 zu Stockholm heraus. 1717 wurde es wieder in deutfcher Sprache zu Lübeck gedruckt, und im Jahr 1735 wurde die 4te Ausgabe dafelbft vermehrt und verbeffert bekannt gemacht. Neuere Ausgaben find vom Jahr 1745, 1754, 1760, alle zu Lübeck gedruckt.

d) *John Seller practical Navigation. Lond.*

Diefe Anleitung zur Navigation ift freylich ohne Demonftrationen gefchrieben; allein alle Berechnungen, Tafeln und zu diefer Kunft gehörige Dinge find auf eine für Seeleute fo fchickliche Methode abgehandelt, dafs diefes Buch unzähligemal wieder aufgelegt worden ift, eine der letzten Ausgaben ift vom Jahr 1739.

e) *The Mariners Magazine or Sturmy's Mathematical and Practical Arts containing the Description, making and use of the most useful Instrument for all Artists and Navigators by Capt. Sam. Sturmy. Lond. folio.*

Die zweyte Ausgabe kam gleichfalls zu London 1679 in fol. heraus, und die dritte 1684 ebendafelbft. Im Jahr 1700 wurde diefes Werk von *J. Colson* vermehrt und verbeffert. Derfelbe liefs es unter dem Titel drucken: *The Mariners Magazine stored with the following mathematical arts, Navigation, Geometrie, Fire-Works, Fortification, Astronomy, Dialling, Triangles, Logarithms &c. corrected and enlarged by J. Colson. Lond.*

f) *Benev. Stracchae aliorumque Jurisconsultorum de Mercatura, Cambiis, Sponsionibus, Decisiones & Tractatus varii, cum ejusd. Tractatus II. de Assecurationibus. Amst. fol.*

1 6 7 0.

a) *An Historical and Political Treatise of the Navy and particularly of the victualling.* 4to.

b) *The Seaman's Dictionary or an exposition and demonstration of all the parts belonging to a Ship together with an Explanation of all the terms and phrases used in the Practick of Navigation. Composed by that able and experienced Seaman Sir Henry Manwayring Knight, and by him presented to the late High Admiral of England. London pr. by Godbid, for B. Hurlock. Anno Dom.* 1670. 132 Seiten 4to.

So unvollkommen diefes kleine Werk auch in jetzigen Zeiten feyn mag, fo ift es doch dem Etymologen ungemein nützlich.

1671

1671.

a) *Marc. Meibomii de Fabrica triremium. c. f. Amst.* 4to.

Dieser Tractat befindet sich auch in *Gravii Thesauro. Tom. XII.*

b) *Joh. Brown Triangular Quadrant.*

c) *Blondel S. Aubin, L'art de naviger par le Quartier de Reduction.*

Dieses in der Schiffskunst bekannte Instrument, welches Aubin beschreibt, wird noch heutiges Tages insonderheit von den französischen und spanischen Seeleuten zur Auflösung der Dreyecke gebraucht.

d) *Steph. Clairac, Les Us & Coutumes de la mer divisées en 3 parties, 1) de la Navigation, 2) du Commerce naval & contrats maritimes, 3) de la jurisdiction de la marine.* 4to. *Rouen.*

e) *Joh. tho Wessen de Assecuratione.* 4to. *Basil.*

f) *The Safe-guard of sailors, or Great Rutter.* 8. *Lond.*

g) *Aeloude en Hedendaegsche Scheepsbouw en Bestier waer in wijtloopigh wert verhandelt, de wijze van Scheeps-timmeren by Grieken en Romeynen: Scheeps-oeffeningen, Strijden, Tucht, Straffe, wetten en gewoonten. Beneffens Evenmaatige grootheeden van Scheepen onses tijds, ontleet in alle haare deelen: Verschil van bouwen tusschen uitheemschen en onzen landaert: Indisch vaertuygh: Galeybouw: hedendaegsche Scheeps-plichten: Verrijckt met een reex verklaerde Zeemans Spreek-woorden en benamigen. Doorgaans verciert met vele Kopere Plaaten. Beschreven door Nicolaes Witsen. t'Amsterdam by Caspar Commelijn; Broer en Jan Appelaer. 1671. folio. Met Privil. voor 15 Jaaren.* 5 Bogen Vorrede. 516 Seiten und ein Appendix von 40 Seiten. 114 Kupferpl. 1 Titelkupfer und des Verfassers Bildniss.

Der Verfasser war Rathsherr zu Amsterdam, und giebt uns von dem Schiffbau seiner Zeit, so wie solcher hauptsächlich in Holland betrieben wurde, die allergenauesten Nachrichten, und geht dabey mehr ins Detaille, als jeder nach ihm folgende Schriftsteller gethan hat. Sein Werk bleibt daher noch immer in Holland schätzbar, insonderheit da die Holländer mehr, wie andere Nationen, der alten Bauart treu geblieben sind, welches hauptsächlich zum Grunde hat, dass ihre Schiffe über viele Untiefen gehen müssen, und die holländischen Häfen bey weitem nicht die Tiefe haben, als die englischen und französischen. Man kann daher in Ansehung der Gestalt des Schiffsbodens nicht viel von den angenommenen Grundsätzen abgehen, und scharfe Schiffe, welche mehr, als die flachen, alle zum Segeln erforderliche Eigenschaften haben, würden daselbst nicht fortkommen.

Was den Galeerenbau anbetrift, so wird solcher ziemlich umständlich von Witsen beschrieben, wobey die Werke des Crescenti, Furtenbach und Dudley benutzt worden sind.

Der Schiffbau der Alten wird ebenfalls von Witsen äusserst weitläuftig und mit vieler Gelehrsamkeit abgehandelt, und sein Werk ist das vollständigste, was man von dieser Art hat. Am Ende findet man eine Erklärung der in der holländischen Seesprache gebräuchlichen Kunstwörter und Redensarten.

h) *Joh. Fr. Rhetius de Jure Portuum. Francf. & Lips.*

i) *Sil. Jac. Dankelmann de Jure riparum. Heid.*

1672.

Venn's Military and Maritime Tactics. Tacquet's Military Architecture and the complete Gunner in three parts and directions how to make artificial fireworks with numerous cuts tables &c. Lond. fol.

1673.

a) *P. v. D. H. Beschriwing van der Kunst der Seefarth. Lübeck.* 4to.

b) *Ordonnantie van Assecurantie van Amst.* Dieselbe wurde auch 1674 gedruckt.

c) *Oeuvres de Mathematique contenants les Elemens de Geometrie, Discours du mouvement local, la Statique, & deux machines propres à faire les Quadrans par le Rev. Pere Ignace Gaston Pardies. S. I.*

Der

Der Pater Pardies war der erste, der den Widerstand berechnete, den ein Schiff bey seiner Bewegung im Wasser überwinden muss. Er nimt dabey an, dass der Widerstand einer Fläche im Wasser mit dem Quadrat der Geschwindigkeit des Stroms und dem Quadrat des Sinus des Winkels, unter welchem der Strom der Fläche begegnet, im Verhältniss stehe. Das CXV. Cap. der Statik enthält eine Anwendung der mechanischen Regeln auf die Bewegung des Schiffs. Im CXVI. und CXVII. Cap. zeigt der Verfasser, welchen Weg ein Schiff nimmt, das von einem Seitenwind fortgetrieben wird. Pardies Werk ist mehrmals gedruckt worden; eine Ausgabe wurde zu Haye 1710 in 8vo. veranstaltet.

1674.

a) *Millet Dechalles, Cursus Mathematicus. Lyon.*

Sowol in diesem, als auch in dem 1677 zu Paris 4to. gedrucktem Werke, *Art de naviger demontré par Principes*, handelt Dechalles die Schiffskunst auf eine meisterhafte Weise ab, und seine Schriften sind lange geschätzt worden.

b) *Sveciæ Regni jus maritimum Lingua Svetica conscriptum a Johanne Loccenio I. C. in linguam latinam translatum. Accedunt Johannis Loccenii de jure maritimo libri tres cum Regni Sveciæ & aliorum populorum legibus maritimis collati variorum casuum decisionibus additis Holmiæ. 8vo.*

c) *The Discourse made before the Royal Society 26th November 1674 concerning the Use of Duplicate Proportion to sundry Particulars. Together with a new Hypothesis of Spring and Elastic Motions. By Sir William Petty. Knt. F. R. S. London.* 12mo. 135 Seiten.

Dieses kleine Buch ist in 19 Kapitel getheilt, das erste handelt von den Kräften, wodurch Schiffe im Wasser bewegt werden; das zweyte von der Schärfe des Schiffsbodens; das dritte von der Stärke des Bauholzes; das vierte von der Würkung der Schiffs-Riemen. Der Inhalt der übrigen Kapitel betrift nicht hieher gehörende Materien.

d) *Joh. Strauch de imperio Maris. Jen.*

e) *Jo. Schele de jure naufragii colligendi. Arg.*

1675.

Baggo Wandal Memoriale nauticum, eller Kort Underviisning om Seilads. Khv. 4to.

Der Verfasser hat sich durch mehrere Schriften bekannt gemacht. Dieses Werk enthält eine wolgerathene Anleitung zur Schiffskunst; es wurde auch 1682 und 1683 ibid. gedruckt.

1676.

a) *Description du vaisseau Le Royal Louis, par Hayet. Marseille. 4to.*

Das Schiff Royal Louis ist als eines der grösten, die je gebauet worden sind, bekannt.

b) *Zee Atlas ofte Water Werelt, by Hendr. Donker met 50 Paskaerten. Amst. fol.*

c) *Henry Bond. The Boatswains Art wherein is shewed a true proportion for the masting, yarding and rigging of any ship. 4to.*

Dasselbe Buch kam auch 1736 zu Dublin 12mo. heraus.

d) *Miller's Modellist shewing the true and exact way of raising the model of any ship or vessel. 4to.*

e) *The Longitude found, by Henry Bond.*

Dieser Tractat wurde auf Befehl des Königs Carl II. gedruckt. Bond hatte schon vorher in einer Ausgabe des Seaman's Kalender gemeldet, dass er die Longitudo gefunden, indem er die wahre Veränderung von der Abweichung der Magnetnadel entdeckt habe; und um seiner Versicherung mehr Ansehen zu geben, verkündigte er, dass 1657 gar keine Abweichung der Magnetnadel zu London Statt finden sollte, welches auch richtig zutraf. Im Jahr 1668 machte er daher in den Phil. Transf. eine Tafel der Veränderung der Abweichung, für die 49 folgenden Jahre bekannt.

Diese für alle Seefahrer so erwünschte Nachricht, brachte Bond in grossen Ruf, und seine Hypothese wurde von den gelehrtesten Mathematikern der damaligen Zeit angenommen: allein 1678 erschien zu London ein Buch, unter dem Titel: *The longitude not found*, von einem gewissen *Beckborrow*, und da Bonds Hypothese keinesweges seinen Erwartungen entsprach, so wurde die Sache von dem berühmten *Halley* nochmals untersucht. Derselbe machte aus vielen Beobachtungen den Schluss, dass vier Pole Ein-

Einfluſs auf die Magnetnadel hätten. Man findet dieſe Unterſuchung in den Phil. Tranſ. fürs Jahr 1683 No. 148, und 1692 No. 195. Das bewunderungswürdige Phänomen der Veränderung der Abweichung der Magnetnadel ſcheint bis jetzt aber noch allen Nachforſchungen entgangen zu ſeyn. Ungeachtet des fruchtloſen Verſuchs machte Halley 1700 eine allgemeine Karte bekannt, auf welcher durch krumme Linien der Weg gezeigt iſt, wo die Magnetnadel einerley Abweichungen hat. Dieſe Karte wurde mit allgemeinem Beyfall aufgenommen, und ſie kann würklich in manchen Betracht zur Beſtimmung der Longitudo dienlich ſeyn; nur müſſen die Linien, weil die Abweichung einer beſtändigen Veränderung unterworfen iſt, von Zeit zu Zeit verbeſſert werden, wie ſolches auch im Jahr 1744 und 1756 von *William Mountaine* und *James Dodſon* geſchah.

John Churchman machte 1790 zu Philadelphia ein neues Project bekannt, die Longitudo durch die Abweichung der Magnetnadel zu finden. Es iſt unter dem Titel gedruckt: *Explanation of the magnetic Atlas or variation Chart hereunto annexed; projected on a plan entirely new, by which the Magnetic Variation on any Part of the Globe may be preciſely determined for any time, paſt, preſent, or future: and the variation and Latitudo being accurately known, the Longitude is of conſequence truly determined. Philadelphia printed by James Johnson.* 8vo. Die Gründe, worauf der Verfaſſer ſeine Theorie gebauet hat, ſind zu ſchwankend, als daſs ſie hier einer Erwähnung verdienten, da überdem erwieſen iſt, daſs die Magnetnadel an mehrern Orten der Erde, die nicht unter einerley Meridian liegen, keine Abweichung hat, ſo fällt das Syſtem des Verfaſſers von ſelbſt übern Haufen. Herr *Reinke* und *Brodhagen* haben in Zimmermanns Annalen, 2ter Band p. 319. dieſe Abhandlung recenſirt.

f) *John Harriſon's Idea Longitudinis.* 8vo.

Schon Huygens glaubte, daſs man vermittelſt der Taſchen- und Pendeluhren dazu gelangen könnte, die Longitudo zu finden. Eine Beſchreibung der erſten, wobey ſeine Erfindungen angebracht ſind, machte er 1658 zu Hague, in einer kleinen Abhandlung bekannt, und eine Nachricht von ſeiner Verbeſſerung der Pendeluhren findet man in dem *Journal des Sçavans. Febr.* 1675. Man verſprach ſich von dieſer Erfindung ſehr vieles, weil Major Holmes mit dieſen Uhren auf einer Reiſe Verſuche angeſtellt hatte, wovon man den Bericht in den Phil. Tranſ. Año 1669 findet. Die verſchiedenen Zufälle aber, welchen die Bewegung einer Uhr auf der See unterworfen iſt, machte, daſs man weiter keine Rückſicht auf dieſe Erfindung nahm. Demungeachtet ſuchte Harriſon alle Schwierigkeiten hiebey zu überwinden, und erfand würklich eine Uhr, die ihrer Einrichtung nach, durchaus frey von allen Hinderniſſen war, die eine Veränderung in ihrem Gang verurſachen konnten. Die Commiſſioners for the longitude bewilligten ihm daher ein Geſchenk für ſeine Mühe, und nachher, da er die innere Einrichtung dieſes künſtlichen Uhrwerks zeigte, ward ihm der ganze Preis, den das Parlement auf die Erfindung der Longitudo geſetzt hatte, zuerkannt. Eine ganz vollſtändige Beſchreibung und Unterſuchung dieſer Maſchine findet man in *An Account of the going of Mr. Harriſon's watch at the Royal obſervatory from May 6th.* 1766 *to March 4th.* 1767. *Together with the original obſervations and calculations of the ſame. By the Revd. Nevil Maskelyne Aſtronomer Royal publiſhed by Order of the Commiſſioners of Longitude. Lond.* und in den *Principles of Mr. Harriſon's Time-Keeper with Plates of the ſame. publiſhed by Order of the Commiſſioners of Longitude. Lond.* 1767. *fol.*

g) *Abr. de Gruel, Curſus mathematicus. Amſt.*

Dieſer in holländiſcher Sprache geſchriebene Curſus enhält unter andern den Gebrauch der Tafel der Meridional-Theile oder der vergröſſerten Breite, die der Verfaſſer zu ſeiner Ausgabe von Vlacq's kleinern logarithm. Tafeln 1665 hinzugefügt hatte. Es wird auch allgemein darin die Schiffskunſt abgehandelt.

1677.

a) *Jean Viret Flambeau reluiſant ou Threſor de la Navigation. Amſt.* 1677.

b) *L'Architecture Navale contenant la Manière de conſtruire les Navires, Galères & Chaloupes & la Definition de pluſieurs autres eſpèces de Vaiſſeaux. Avec les Tables des Longitudes, Latitudes & Marées, Cours & Diſtances des principaux Ports des quatre parties du Monde; une Deſcription des Dangers Ecueils & l'explication des Termes de la Marine. Le tout enrichy de Figures. Par le Sr. Daſſié, C. R. A. Paris chez J. de la Caille. Avec Priv. du R.* 8 Seiten Dedication u. 285 Seiten 4to. Das

Das Werk enthält insonderheit viele schätzbare Nachrichten vom Galeeren-Bau und deren Einrichtung, welche man in keinem andern Buche findet, nur muss man dem Verfasser etliche Nachlässigkeiten verzeihen, weil derselbe zu viele practische Kenntnisse bey seinen Lesern voraus setzte.

c) *England's Improvement by Sea and Land &c. by Andrew Tarranton.*

1678.

a) *L'Art de Naviger par Mr. G. Denys. à Dieppe.* 4to.

b) *Fr. Bolling Underviisning om Passat Vinden og den Vind Mousson. Khvn. hos Dan. Paulli.* 4to.

c) *Les Arts de l'homme d'epée ou le Dictionnaire du gentilhomme, par Mr. Guillet. Paris.*

Dieses Buch kam auch 1686 Haye heraus. Im dritten Band findet man eine Erklärung der Seetermini.

1679.

a) *Joh. Dietr. von Buren de Bodmeria ex utroque jure defumta.* 4. *Jenæ.*

b) *Nic. Chr. Lynckeri, Lex Rhodia de jactu.* 4. *Jenæ.*

1680.

a) *Det Ostindiske Kompagnies Skibs Artikle. Khv.* 4to.

b) *Traité des Pratiques journalieres des Pilotes, par Cordier. Paris.* 8vo. Auch 1690. 8vo.

c) *Joh. Werlhofii de maritimis commercis. Helmst.* 4to.

d) *De Nieuwe Hollandsche Scheepsbouw, waer in vertoont wert hoedanigh alle Scheepstouwen en andere deelen in een volmaeckt Schip geplaetst zijn, en genaemt werden. Benefsens Het Bouwen en toetakelen van alle Scheepen, en dat volgens een gestelde Maat. Noch is hier by gevoeght een Compas met alle hunne namen, seer dienstigh voor alle Zeevaerende Lieden. Amst.* 4to. *By Joh. van Keulen, Boekverkooper en Graatboogmaker.* 20 Seiten.

Es enthalten diese Blätter nichts weiter, als eine Liste von der verschiedenen Dicke und Länge der Schiffshölzer, wie auch der sämmtlichen Takelasche, welche man auch in dem folgenden Buche, *Den volmaakte Boots-Man &c.* findet. Beydes sind Auszüge aus Witsens Scheepsbouw und andern damals bekannten Schriften.

e) *Den volmaakte Bootsman. Amst.* 4to. *By Gerard van Keulen.* 56 Seiten.

Eine kurze Anweisung, welche Länge und Dicke das verschiedene Schiffstauwerk haben muss, ganz praktisch.

1681.

a) *F. Gerdes de naufragio & naufragiorum juribus. Gryph.*

b) *Baggo Wandals Tractat om en Nat-Viser. Khv.* 8vo.

c) *Ordonnance de Lous XIV. Roy de France & de Navarre donnée à Fontainebleau au mois d'Aoust* 1681. *Touchant la Marine. A Paris.* 4to. *chez Denys Thierry & Christophle Ballard. Avec Priv. de Sa Majesté.*

Dieses ist das wichtigste Seerecht, welches im vorigen Jahrhundert gemacht worden. Ein Werk, welches noch zu unsern Zeiten ein Meisterstück bleibt, und wodurch sich Colbert, unter dessen Staatsverwaltung es zu Stande gebracht, ein unvergleichliches Verdienst erworben hat. Da Ludwig XIV. bey seinen Kriegen auch insonderheit seine Seemacht zu vergrössern suchte, und die vor seiner Zeit gemachten Verordnungen, zur Erhaltung guter Ordnung in Seesachen bey weitem nicht hinreichend waren, so wurde es für nöthig gefunden, ein Gesetzbuch für die Seemacht und Seehandlung zu entwerfen. Wer dieses wichtige Werk ausgearbeitet hat, ist nicht bekannt. Es sind mehrere Ausgaben davon verhanden, und wir werden von denselben die Titel anzeigen. René Josué Valin ist der einzigste, der das kühne Project ausgeführt hat, es mit einem Commentar zu begleiten.

d) *J. van Keulen, Licht der Zeevaart. Amst.*

e) *W. à Winschootens Seeman: Behelsende Een grondige uitlegging van de Neederlandse Konst, en Spreekwoorden, voor so veel die uit*

uit de Seevárt sijn ontleend, en bij de beste Schrijvers deeser eeuw gevonden werden. Gedrukt te Leiden. By Johannes de Vivie. 8. 8 Seiten Vorrede und 368 Seiten.

Es ist dieses freylich das einzigste Wörterbuch der Marine, welches in holländischer Sprache vorhanden ist; allein, was des Verfassers Definition der Kunstwörter anbetrift, so hat Aubin ganz recht, wenn er in der Vorrede seines *Dictionnaire de Marine* davon sagt: *Il laisse souvent à part l'explication des termes par rapport à la Marine, & se jette sur leur sens metaphorique, ou proverbial. D'autres fois pour chercher l'explication d'un terme qu'il rapporte, & sur lequel il ne dit rien, il renvoie au livre de M. Witsen.* Ueberhaupt kann man in keinem Betracht vielen Nutzen von diesem Buche haben.

f) *Jonas Moore's, System of the Mathematics. Lond.*

In dem ersten Bande dieses Werks findet man *Perkin's treatise of Navigation*, welche Abhandlung im folgenden Jahr unter dem Titel, *Perkin's Seamans Tutor*, gedruckt wurde.

1682.

a) *Reebslaaer Laugs Artikle. Klw.* 4to.

b) *Jac. Robyns Zee Atlas. Amst. folio.* met 42 *Paskaerten uitgegeven by Goos.*

1683.

a) *Le Pilote expert contenant l'explication des termes de l'art de naviger, le moyen de reduire les lieues de longitude en dégrés par echelle angloise, la variation de l'aimant &c. par Dasié, av. f. Havre de Grace.* 4to.

Der Verfasser scheint in Frankreich der erste gewesen zu seyn, welcher der Gunter-Skale erwähnt.

b) *Henr. de Cocceji de Bodemeria. Heidelb.*

1684.

a) *A. Blankaart, Verhandeling van den Scheurbuik. Amst.* 8vo.

b) *J. van Loons en Cl. Janss Vooghts, Nieuwe Lichtende Zee-fakkel, met Beschryvinge en Vertooninge van alle Havens, Baijen &c.* 2 *Deelen. Amst. fol.*

Gerhard van Keulen verbesserte dieses Werk, und gab es 1716 zu Amsterdam heraus. 1724 und 1685 wurde es abermals gedruckt. *C. J. Vooght* hat sich auch durch ein *Nieuw verbeterd Graedboek* 8vo. bekannt gemacht, wie auch durch seinen *Zeemans-Weghwyser.*

1685.

a) *Geo. Jac. Leickherri de jure maritimo commentatio.* 8. *Dresd.*

b) *Gust. à Carlholm de arte utendi ignibus speculatoriis in re navali & terrestri. Upsal.*

c) *Dr. Walis's Treatise on Algebra, Historical and Practical: shewing the origin, Progress and Practice thereof, and by what Steps it hath attained to its present Height; with the Addition of the Cono-Cuneus, or Shipwright's, circular wedge. Done at the Instigation of Lord Brounker and Mr. Pett Commissioner of the Navy. Fol.*

d) *Ordonnantie ende Instructie beroerende het stuk van de Pilotage en Aenkleren van dien waer nae alle aengenomen Loots-Luyden op Hugs-dugne, Helder en andere Plaetsen haer sullen hebben te reguleren van* 1685.

Deselve waer nae alle Loots-Luyden op Vlieland en ter Schelling haer sullen hebben te reguleren van 1685.

e) *Skipper Laugs Artikler Klw.* 4to.

1686.

a) *H. Edzard de naufragiis. Bas.*

b) *Traité des Instrumens qui servent à observer en mer la hauteur des astres &c. Marseille.* 8vo.

c) *Ordonnance de Louis XIV. pour les Armées navales & Arsenaux de Marine. Paris* 1686. 1689. 1732. 1762.

d) *Tarif des Marchandises & ouvrages nécessaires pour les Galéres de Sa Maj.* 5 *Vol. Folio. Marseille* 1686 — — 1713.

e) *Dan. Newhouse. The whole Art of Navigation in* 5 *Books. Lond.* 4to.

Die zweyte Ausgabe von diesem gutgerathenen Buch wurde 1701 gedruckt. Eine andere ist vom Jahr 1718.

f) *Desroches Dictionnaire des Termes propres de Marine. Paris. 8vo. av. Pl. des Pavillons.*

Von diesem zu seiner Zeit ziemlich vollständigem Wörterbuch sind mehrere Ausgaben vorhanden; ich besitze eine vom Jahr 1687.

g) *Epitome of the Art of Navigation; or a Short and Easy Methodical way to become a Compleat Navigator; by James Atkinson Senior, Teacher of the Mathematicks. Lond. 8vo.*

Dieses Buch enthält die vornehmsten Kenntnisse der Steuermannskunst. Da es mit vieler Deutlichkeit geschrieben ist, so hat es allgemeinen Beyfall erhalten, und wird noch heutiges Tages geschätzt. Es sind unzählige Ausgaben davon gemacht worden, wovon eine noch im Jahr 1782 gedruckt wurde. Eine Ausgabe vom Jahr 1722, die vor mir liegt, ist 305 Seiten stark, mit den Tafeln aber 448.

1 6 8 8.

a) *Colloquia Maritima; or Sea Dialogues, treating 1) Of the Office of Commander in Chief. 2) Of the Duty of inferior Officers and Mariners on board his Majesty's ships of war. 3) Victualling of Ships. 4) Dictionary, or Explanation of Parts of a Ship; Sea phrases or words of art used at Sea. 5) Of the best Ships of War, and Ceremonies of Entertainment, Salutes, Haling and Striking. 6) Ordering Fleets in Sailing, Chases, Boarding, and Sea fights. By N. Boteler, Esq. Formerly a Commander in one of his Majesty's Ships of War. London.*

Dieses Buch ist mehr der Seltenheit, als des Nutzens wegen, zu empfehlen, weil die Materien, welche der Verfasser berührt, jetzt weit vollkommener abgehandelt sind, auch die Kriegsschiffe eine andere Gestalt bekommen haben.

b) *Christ. V. Skibs Artikle, d. 1. Dec. 1688. Khv. 4to.*

c) Gab *Dominic. Cassini* zu Bologna Tafeln heraus, die scheinbare Verfinsterung der Jupiters-Trabanten zu berechnen. Im Jahr 1693 wurden diese Tafeln durch ihn verbessert, und *Dr. James Pound*, *Dr. James Bradley*, wie auch Cassini der jüngere, und *Peter Wargentin*, setzten die Arbeit fort. *Nevil Maskelyne* hat schon seit 1767, auf Ordre der *Commissioners of the Longitude*, ein Werk unter dem Titel, *the Nautical Almanac and Astronomical Ephemeris*, herausgegeben, welches nicht allein die Verfinsterungen dieser Trabanten anzeigt, sondern auch mehrere Tafeln enthält, die dem Seeman zur Findung der Longitudo äusserst dienlich sind; insonderheit Tafeln von dem Abstand des Mittelpuncts des Mondes, vom Mittelpunct der Sonne und der Fixsterne für jede 3 Stunden unter dem Meridian des königlichen Observatoriums zu Greenwich. Diese letztern Tafeln sind auch nachher in der *Connoissance des Tems* aufgenommen.

d) *Theatro Naval Hydrographico de los Fluxos y Refluxos, y De Las Corrientes De Los Mares, Estrechos, Archipielagos, y Passages Aquales Del Mundo, Y De Las Diferencias De Las Variaciones De La Aguja De Marear, Y Effectos de La Luna, Con Los Vientos Generales, Y Particulares Que Reynan En Las Quatro Regiones Maritimas Del Orbe. Dirigido Al Rey Nuestro Senor &c. Compuesto Por El Capitan Don Francisco de Seyxas y Lovera. Con Privilegio. Madrid* 1688 und *Paris* 1703. 8vo. 210 Seiten.

Dieses Buch ist insonderheit Steuerleuten nützlich. Ausser andern Schriften, die der Verfasser bey Ausarbeitung seines Buchs benutzt hat, führt er auch folgende an:

Des *Capitano, Thome Cano, Arte de fabricar fortificar y aparejar vageles.* Dieses Buch wird auch von *A. de Conto* angeführt.

Flores, Arte de Navegar.

Lucas Aurigarius von Antwerpen Speculum nauticum.

1 6 8 9.

a) *Theod. Pauli de bonis naufragorum fisci & privatorum acquisitionem effugientibus Regiom.*

b) *Recueil van alle de Placaten, Ordonnantien, Resolutien, Instructien, Lysten en Waarschouwingen betreffende de Admiraliteyten, Convoyen, Licenten en verdere Zeesaaken.*

saaken. 3 *Deelen.* 4to. *Gravenh.* 1689—1721.

c) *Binning's Light to the Art of Gunnery wherein is laid down the true weight of Powder both for proof and action, also the true allowance, for wind with conclusions for the practice of gunnery in Sea- and Land-Service W. C. London.* 4to.

d) *Theorie de la manoeuvre des Vaisseaux de l'Exprés Commandement de S. Maj. Paris.* 8vo. *Impr. du Roy.* (6 Seit. Vorrede. 117 Seiten.

Der Verfaſſer dieſes Buchs iſt der *Chevalier Renaud*, er nahm ebenſo, wie *Pater Pardies* vorher gethan hatte, den Grundſatz an, daſs der gerade Weg des Schiffs, wenn das Waſſer ſich allenthalben mit gleicher Leichtigkeit theilet, im Verhältniſs des Radius zum Sinus des Winkels, den das Segel mit dem Kiel macht, vermindert wird, und der Seitenweg im zuſammengeſetzten Verhältniſs des Radius zum Coſinus, und der Widerſtand der Seite zum Widerſtand des Vordertheils; aber zum Unglück hatte Renaud auch zugegeben, daſs der Widerſtand einer Fläche im Waſſer mit dem Quadrat der Geſchwindigkeit des Stroms und dem Quadrat des Sinus des Winkels, unter welchem der Strom der Fläche begegnet, im Verhältniſs ſtehe, welchen Grundſatz faſt alle damalige Geometer ohne Bedenken angenommen hatten. Dieſes war hinreichend, daſs *Chriſtian Huygens* in der *Bibliotheque univerſelle & hiſtorique* (*Amſt. chez A. Wolfgang*) *de l'Année* 1693. *Tom. XXV. prem. Part. Mois de Sept.* S. 105 bis 203. den Widerſpruch des Renaud aufdeckte.

Er beweiſet nämlich daſelbſt, daſs die Schiffe, nach Renauds eignen Vorausſetzungen, gröſsere Geſchwindigkeit haben müſſen, als die er ihnen beygelegt hat; auch zeigt er, daſs deſſen Beſtimmung der Winkel der Segel, zur vortheilhafteſten Fahrt bey dem Winde, noch eine Abänderung bedürfen. Huygens Einwendungen wurden auch mit in das *Journal des Sçavans. Année* 1695. *Lundy le* 9. *May p.* 310. unter der Ueberſchrift eingerückt: *Remarque de M. Huygens ſur le livre de la Manoeuvre des Vaiſſeaux, imprimé à Paris en* 8vo. 1689. In den beyden folgenden Stücken des *Journal des Sçav. Lundy* 16. *May p.* 329. und *Lundy* 23. *May p.* 335. widerlegt Renaud Huygens Einwürfe, wobey er ſich auf die völlig entſchiedene Lehre von der Zerlegung der Kräfte gründet. Huygens war damit aber nicht zufrieden, ſondern es wurden noch verſchiedene Schriften an beyden Seiten gewechſelt.

Jacob Bernoulli ſetzte den Streit gegen Renaud fort, und rückte in die Leipziger *Acta Eruditorum* vom Jul. 1696. S. 282. eine Abhandlung ein, unter dem Titel: *Jacob Bernoulli Problema Beaunianum univerſalius conceptum &c. cum aliis quibusdam annotatis*, in welcher er die von Huygens gegen die Renaudſche Theorie vorgetragenen Einwürfe beſtätigte. Bernoulli gieng aber darin ab, daſs er das Verhältniſs der Geſchwindigkeit des Windes, zur Geſchwindigkeit des Schiffes als beſtimmt und endlich annahm, und nicht als unbeſtimmt oder unendlich, wie ſeine beyden Vorgänger gethan hatten. Renaud widerlegte dieſe neuen Einwürfe gegen ſeine Theorie in ſeinem *Memoire ou eſt démontré un principe de la mechanique des liqueurs dont on s'eſt ſervi dans la theorie de la Manoeure des Vaiſſeaux & qui a eté conteſté par M. Huygens.* Er widerlegte aber darin Huygens Einwürfe nicht, ſondern ſuchte nur ſeine vorgetragene Lehre von der Zerlegung der Bewegung zu behaupten. *Joh. Bernoulli*, ein Bruder des Jacob Bernoulli, warf ſich nachher auch zum Gegner des Renaud auf.

1690.

a) *Memoirs relating to the State of the Royal Navy of England for Ten Years, determined 1688. by Sir Samuel Pepys, Secretary to the Admiralty.* 12mo.

Dieſe Abhandlung zeigt den damaligen elenden Zuſtand der engliſchen Marine, da die Schiffe ſo beſchaffen waren, daſs auch nicht ein einzigſtes im Stande war, in weniger, als 4 Monat Zeit, in See zu gehen.

b) *Les Côtes de France ſur l'Ocean & ſur la Mer mediterranée par de Fer.* 4to. *Paris.*

c) *Inſtructions des Pilotes, par le Cordier. Paris.* 8vo. Auch 1766. *Havre.* 8vo.

1691.

a) *Joh. Seller's Sea-Gunner. London.* 8vo. *w. f.*

b) *New Inventions of Milled Lead for sheathing Ships againſt the Worm; better for ſailing, and cheaper above Cent. per Cent. than the old Way with Boards. Lond.*

Dieses kleine Buch enthält einen Bericht der Schiffsbeamten (Navy Office) über Schiffe, welchen man eine bleyerne Spikerhaut gegeben hatte, mit verschiedenen Einwürfen dagegen und Antworten. Auch ist dabey *Sir William Petty's Treatise on Naval Philosophy* abgedruckt, welches ein seltener Tractat ist, der sich in Pettys Werken nicht befindet.

c) *An Account of several new Inventions and improvements now necessary for England, in a Discourse by way of Letter to the Earl of Marlborough, relating to Building of our English Shipping planting of Oaken Timber in the Forests, apportioning of public Taxes &c. Herewith is also published at large the Proceedings relating to the Milled Lead Sheathing, and the Excellency and Cheapness of Milled Lead in Preference to cast Sheet Lead for all Purposes whatsoever. Also A Treatise of Naval Philosophy, written by Sir W. Petty. The Whole is submitted to the Consideration of our English Patriots in Parliament assembled. London.* S. 125 und 132. *12mo.*

d) *Construction des Vaisseaux du Roy & le Nom de toutes les pièces qui y entrent marquées en la Table par numero. Avec toutes les proportions des rangs, leur Explication & l'Exercice du Canon. Au Havre de Grace, chez J. Habault.* 140 S. 8vo.

Das Buch verdient blos der Seltenheit wegen einer Erwähnung. Da die Schiffsbaukunst jetzt einen weit höhern Grad der Vollkommenheit erreicht hat, so werden die alten Vorschriften nicht mehr befolgt.

e) *Dictionnaire de Mathematiques ou Idée generale des Mathematiques, par Ozanam. Amst.* 4to.

Man findet in diesem Buche auch die Erklärung der Kunstwörter der Marine, welche aber nur hiebey als Nebensache betrachtet werden.

1692.

a) *The Seaman's Grammar and Dictionary, explaining all the difficult Terms in Navigation and the Practical Navigator and Gunner.* 1) *Most plain and easy Directions how to build, rig, mast, and yard any Ship whatever: with the Manner of working a Ship in all Weathers, and how to manage a Fight at Sea; also the Charge and Duty of every Officer in a Ship, and their Shares; also the Use of the petty Tally.* 2) *An Abstract of the Art of Gunnery (or Shooting in great Ordnance and Mortar-pieces,) wherein the Principles of the Art are plainly taught both by arithmetical Calculations and Tables ready calculated: with the Compositions of the several Fireworks useful in war both by Sea and Land. By Captain John Smith, some time Governor of Virginia and Admiral of New England. Now much enlarged by variety of Experiments made by experienced Navigators and Gunners since his Time.* 4to. *Lond.* 163 S.

b) *Ponderazioni sopra la contrattazione marittima di Carlo Targa. Genova per lo Scionco.* 4to.

Ein Werk, welches von der Gelehrsamkeit des Verfassers ein hinlänglicher Beweis ist. Im Jahr 1750 wurde es aufs neue gedruckt, unter dem Titel: *Ponderazioni sopra la Contrattazione Marittima Ricavate dalla Legge Civile e Canonica, dal Consolato di Mare e dagli Usi Marittimi, con le formole di tali Contratti, profittevoli non solo a' Praticanti nel Foro, mà ancora ad ogni sorta di Mercanti, e Marinari dal Dottissimo Carlo Targa Giureconsulto Genovese. In questa nuova Edizione diligentemente rivedute, e da molti errori corrette. In Genova 1750. Nella Stamperia del Casamara dalle Cinq. Lampudi con Licenza de' superiori. A spese di Dominico Semini. q. Giamo Filippo.*

c) *Nic. Christoph Lynker, de receptis in navem. Jen.* 4to.

1693.

a) *Charles Pene, Cassini & autres Neptune François ou Atlas nouveau des Cartes marines. Paris chez Jaillot. fol. avec 32 Cartes enlum.*

Ein prächtiges Werk, welches auf Befehl des Königs heraus kam. Die Karten sind nach Wrights System gezeichnet, und von *Pene* und *Cassini* nachgesehen worden; da sie aber nur blos Europa betrafen, so wurden noch andere

von den übrigen Theilen der Welt, im selbigen Jahr zu Amsterdam gestochen und dem Werke beygefügt. Herr *Sauveur*, der einige von diesen Karten verfertigt hatte, begleitete das ganze Werk mit einer Abhandlung, worin er insonderheit zeigt, wie man astronomische und nautische Aufgaben vermittelst der Skalen auflösen kann. Diese Abhandlung war schon 1692 zu Paris besonders gedruckt worden.

b) *Henr. Cocceji de Assecuratione vulgo Assuranz.* 4to. *Frsti ad Vdr.*

c) *Werner von Rosenfeldt om Styrmandskonsten til Ungdommens Nytta. Stockh.* 4to. *hos Henr. Keyser.*

d) *Pet. Ohrvhahrii Diss. de jure navigantium sub præsid. Ehreg. Colbergii. Gryphisv.* 4to.

1694.

a) *Claas Jansz Vooght's, Zeemans-Wegluwyser met de Taafel. Amst. m. F.* Auch *Amst.* 1695.

b) *Everett on Building and repairing the Navy.* 4to.

c) *Abr. Groddeck de Magistro Navis.* 4to.

1695.

a) *Ordonnantie der Kaamer van Assecurantie en Avarye der Steden Amsteldam, Rotterdam e. s. v. Amst.* 4to.

b) *Mich. Grass, Dissert. de libertate Fluminum publicorum hodiernum relicta, in specie qua usum Navigationis, legitimis remediis contra vim publicam & privatam asserenda. Tubing.* 1695. 4to. Auch in *Joh. Jac. Moser Miscell. dissert. jur. publ. p.* 124.

c) *W. Hodges, Proposals for the Encouragement of Seamen.* 4to.

d) *Everett on Manning the Navy.* 4to.

1696.

a) *K. M. Reglemente och Instruction för Lootz-Inspectoren i Stockholm samt Upsyningz- och Aldermännerne i Swerige och Finland. Stokh.*

b) *Harrison's Discovery of the Longitude.* 8.

c) *D. Rembrand van Nierop Kunst der Stuurlieden. Amst.* 4to.

Der Verfasser ist als ein guter Mathematiker bekannt. Ausser verschiedenen astronomischen Büchern schrieb er noch folgende: 1) *Lootsmans Wegwyzer.* 4to. 2) *Gradboek.* 8vo. 3) *Onderwys der Zeevaart.* 8vo.

d) *Vocabulario Maritimo, para estudio de los Niños del Real Seminario de Sevilla. Sevilla.* 12mo.

Dieses kleine Buch wurde 1722 vermehrt herausgegeben, unter dem Titel: *Vocabulario Maritimo y explicacion de los vocablos, que usa la gente de Mar, en su exercicio del Arte de Marear, Nuevamente corregido, y añadido en esta segunda impression, Por mandado de los Cavalleros Mayordomo, y Diputados de la Universidad de Mareantes de esta Ciudad de Sevilla. Dedicado al Señor San Pedro Gonzalez Telmo, Patron de Navegantes, y Titular del Real Colegio Seminario de dicha Cindad. Con licencia: En Sevilla: En la Imprenta Castellana, y Latina de los Herederos de Thomas Lopez de Haro, en Calle de Genova.* 12mo. 88 Seiten.

Beyde Ausgaben hievon sind äusserst selten. *Terreros y Pando* hat diese Sammlung in seinem *Diccionario de las artes y Ciencias* wörtlich abgeschrieben. Ausser der schätzbaren Sammlung von Kunstwörtern der Marine, die man in *Don Santiago Zuloaga, Cartilla Maritima, Cadiz* 1777 findet, ist dieses das einzigste Wörterbuch der Marine, das in spanischer Sprache vorhanden ist.

1697.

a) *De Nederlandsche Scheeps-Bouw-Konst Open Gestelt. Vertoonende Naar wat Regel, of Evenredenheyd, in Nederland meest alle Scheepen werden gebouwd; mitsgaders Masten, Zeylen, Ankers, en Touwen, enz. daar aan gepast. Soo uit de Schriften van ouder, als jonger Bouw-Meesters, als ook by eygen Ondervindinge, tot nut van alle jonge Bouw-Meesters, en Knechten, als ook Uitreeders, en Liefhebbers van Scheepen, t'Samen gestelt, door Cornelis van Yk. Scheepstimmerman. Met Kopere Figueren ter Materie dienende, verrykt. Gedrukt by Andries Voorstad tot Delft. Voor Jan ten Hoorn, Boekverkoper tot Amsterdam* 1697. *folio.* Vorrede uud Dedication 12 Seit. 364 Seit.

Der

Der Verfasser giebt zuerst eine kurze Beschreibung und Abbildung der Arche Noah, wie auch von etlichen chinesischen Fahrzeugen und Balons zu Siam, hierauf folgen die spanischen Karaken oder Galleonen und Galeeren, alsdann giebt er eine Abbildung eines Fahrzeuges, welches 1653 zu Rotterdam gebauet und von einem französischen Mathematiker, Namens *Son*, erfunden worden. Dieses Fahrzeug sollte blos durch ein Uhrwerk und ohne Segel bewegt werden, und dabey solche Geschwindigkeit haben, dass es in einem Tage von Rotterdam nach Dieppe, und von da wieder zurück nach Rotterdam fahren könnte, auch die grösten Kriegschiffe mitten durchsegeln, ohne selbst Schaden zu leiden. Der Erfinder machte sich aber, ehe das Fahrzeug ins Wasser gebracht wurde, unsichtbar, nachdem er vorher unzählige Menschen herbey gelockt hatte, das Kunstwerk zu sehen. Der Verfasser giebt ebenfalls eine Beschreibung und Abbildung des Wunderschiffs, welches *Hendrik Stevin*, ein Sohn des berühmten *Simon Stevin*, erfunden, und wovon er in seiner *Wiskonstige Scheepvaart, Boek* 9. umständlich redet. Mit diesem Schiffe sollte man auf der See so sicher fahren können, als mit einem Wagen auf dem Lande. In der Beschreibung der Niederländischen Schiffsbaukunst findet man viele nützliche Nachrichten, alles ist aber ganz praktisch abgehandelt, und nach der damaligen plumpen Bauart.

b) *L'Art des Armées Navales ou Traité des Evolutions Navales, Qui Contient Des Regles Utiles Aux Officiers Généraux, & Particuliers d'une Armée Navale; avec des exemples tirez de ce qui s'est passé de plus considérable sur la mer depuis cinquante ans. Par le P. Paul Hoste de la Compagnie de Jesus, Professeur des Mathematiques dans le Seminaire Royal de Toulon. A Lyon. Chez Anisson & Posuel. 1697. fol. Avec Priv. du Roy.* 424 Seiten; worin 133 Kupferplatten begriffen sind. Diesem Buche ist beygedruckt: *De La Construction Des Vaisseaux Qui Contient Plusieurs Traitez de Mathématique sur des matiéres nouvelles & curieuses. Par le P. Paul Hoste &c.* Jahrszahl und Verlag eben so, wie bey dem Vorhergehenden. 172 Seit. 11 Kupferplatten.

In dem ersten Werke handelt der Verfasser die verschiedenen Manoeuvres, welche mit Schiffen oder mit einer Kriegsflotte gemacht werden können, weitläuftig ab. Seine Arbeit wird noch heutiges Tages geschätzt, und mit Recht ist dieses Buch eine Grammatik der Seewissenschaft genannt worden. In dem letztern Werke sucht er zu beweisen, dass der Widerstand des Fluidums, welches auf eine Fläche stösst, sich verhält, wie die Geschwindigkeit und wie der Sinus des Winkels der Incidenz. Dieses war der Irrthum, den die damaligen Geometer ihm vorwarfen; allein die mehrsten neuern Mathematiker haben diesen Lehrsatz wieder angenommen. Wenn übrigens des P. Hoste Theorie der Steifheit eines Schiffs und des Stampfens desselben, wie auch andere Schlüsse, die aus diesen Voraussetzungen hergeleitet sind, nicht mit der Erfahrung übereinstimmen, so hat dieses insonderheit seinen Grund darin, dass er in mehrern mechanischen Grundsätzen fehlt, oder sie nicht gehörig anwendet.

c) *Andreas Michaelis, Dansk Gradbog. Kbv. 8vo.*

d) *Henr. Bodini, de Bodemeria. Resp. Henr. Rademin. 4to. Halæ.*

e) *Journal de Navigation, ou l'Art & la science des Navigateus par le Cordier. av. f. Havre de Grace. 8vo.*

1698.

a) *Traité complet de Navigation par Mr. Jean Bouguer. Paris. 4to.*

Dieses Buch wurde sehr wohl aufgenommen, und es enthält die bekanntesten Lehren und Berechnungen, die zur Schiffskunst erfordert werden. Sein Sohn, *Peter Bouguer*, gab im Jahr 1753 eine vollständigere Anleitung zur Schiffskunst heraus.

b) *Compendium iuris maritimi, oder kurzer Auszug des Seerechts, aus dem Wisbyschen, Dänischen, Hansischen, Lübschen, Hamburgischen &c. von J. R. E. 4to. Lübeck.*

c) *Jo. Wolffg. Textoris disp. de Jure assecurationis. P. J. disput. Franc.*

d) *Gloria Britannica: or The Boast of the British Seas; containing a true and full Account of the Royal Navy of England, shewing where each Ship was built, by whom and when, its Tons and Number of Men and Guns, both in Peace and War, at Home*

Home and Abroad. Togther with every Man's Pay, from a Captain to a Cabinboy. London.

Es ist dieses blos eine Liste der damaligen königlichen Schiffe nebst ihrer Besatzung, Anzahl Kanonen &c., welche jetzt von keinem erheblichen Nutzen ist, ausser, dass man sie mit den neuern Listen vergleichen kann.

1699.

a) *Manoel Pimentel Arte de Navegar. Lisb. folio.*

Wir werden bey der neuern Ausgabe dieses Werks 1746 umständlicher davon reden.

b) *Fr. IV. Skibs Artikle af* 9. *Sept.* 1699.

c) *Ordre og Instruction for det ostindiske Compagnies Skibs Capitainer af* 9. *Sept.* 1699.

1700.

a) *K. Fr. IV. Söe-Artikler og Krigs Rets Instruction af Dato Kiöbenhavn den* 15. *Martii* 1700. *4to.* Es wurde auch 1729 Khv. 12mo. gedruckt, und Lübeck 1729. 8vo.

b) *Reinh. Chr. a Derschau de Havaria. 4to. Regiomont.*

c) *Andreas Michaelis. Den voxende Bredes Tavle. Khv. 8vo.*

d) *Zeynen Gearresteert by de Heeren Gecommitteerde Raden ter Admiraliteyt, residerende binnen Amsterdam, omme achtervolght te worden, by de Hooft-Officieren ende Capiteynen van haer Ed: Mo: &c. Amst. by Dirck Schouten.* 16 Seiten. 4to.

e) *Esplicazione del mezzo ritrovato per ricuperaze le navi. Ven.*

f) *Jo. Henr. Hoyer, diss. de Havaria. Regiom.*

1701.

Jo. Balth. Melchior de naufragio & naufragiorum Juribus. Giess.

1702.

a) *Ordonnantie van Louis XIV. Koning van Vrankryk. Aug.* 1681, *rakende de Zeezaaken. Amst.* 12mo.

b) *Der geöfnete Seehafen, worinnen nicht allein der meisten Nationen und Regenten, ingleichen fürnehmer See- und Handelsstädte in allen Theilen der Welt gewöhnliche Schiff-Flaggen und andere Seezeichen, sondern auch alle äusserliche und innerliche Theile eines vollkommenen Schiffs, nebst vielen Merkwürdigkeiten, sowohl in neuer deutlicher Beschreibung, als zierlichen Kupfer-Figuren anmuthig zu erblicken. Hamburg bey B. Schillern, Buchhändlern.* 12mo. 176 *Seit.* 5 *Kupferplat. und Abbildung verschiedener Flaggen.*

Das Buch enthält eine kurze Beschreibung der einzelnen Theile eines Schiffs und der Takelasche, welches aus holländischen Schriftstellern abgeschrieben worden. s. 1706. c. Man findet dieses Buch wie auch die Fortsetzung desselben (1706) ebenfalls in dem geöfneten Ritterplatz. Hamb. 1715. bey B. Schillern Wittwe.

c) *Dictionnaire de Marine contenant les termes De La Navigation & de L'Architecture Navale, Avec les Regles & Proportions qui doivent y être observées. Ouvrage enrichi de Figures, Representant divers Vaisseaux, les principales Pieces servant à leur construction, les differens Pavillons des Nations, les Instrumens de Mathématique, outils de Charpenterie & Menuiserie concernant la fabrique; avec les diverses fonctions des officiers. A Amsterdam chez Pierre Brunel. Avec Privil.* 767 Seit. 4to. verschiedene Kupfer und viele eingedruckte Holzschnitte. Die zweyte Ausgabe ist vom Jahr 1736. Amst. 4to.; allein die neueste verbesserte und vermehrte wurde 1747. 4to. zu Paris chez Rollin fils. Avec Approbation, gedruckt, und enthält 879 Seiten.

Es ist dieses Buch äusserst schätzbar, nicht allein, weil es eines der vollständigsten Wörterbücher der Marine ist, sondern auch, weil man neben den französischen Kunstwörtern die holländischen findet. Der Verfasser desselben nennt sich Aubin. Bey der Bearbeitung seines Buchs hat er insonderheit *Guillet Homme d'epée*, wie auch *Desroches* und *Ozanams Dictionnaire* benutzt. Der Text zur Erklärung der Kunstwörter, die beym Schiffsbau vorkommen, ist grösten-

gröſstentheils aus *Witsen's Scheepsbouw* übersetzt. Da aber die Bauart und Takelasche der französischen Schiffe in manchem Betracht gänzlich von der holländischen abweicht, so stimmen die französischen und holländischen Kunstwörter nicht allezeit vollkommen überein, welches Aubin in der Erklärung selten anzeigt.

d) *Jörgen Rasch's Möenske Styrmands Bog. Khv.* 4to. *m. f.*

e) *Walcot's Sea water made fresh and wholesome.* 4to.

f) *Histoire de la Navigation, son Commencement son Progrès & les Decouvertes.* 2 *Vol.* 12mo. *Paris.*

g) *An Essay on the Navy; or England's Advantage and Safety proved dependent on a formidable and well disciplined Navy and the Encouragement of Seamen. In Two Parts.* 1) *Demonstrating the Necessity of a formidable Navy; what our Naval Force is in Number of Ships; their Names, Rates, Men, and Guns; the Method of Manning the Navy; the Seamen's Treatment, and Manner of Payment, and therin divers Hardships that they suffer; the Prejudice accruing to the Government (and Nation in general) thereby, as well as by the late Manner of Impressing; the Inconveniences thereof demonstrated &c.* 2) *Containing an humble Proposal for a removing the aforesaid Grievances, and giving due Encouragement to the Seamen; effectually Manning the Navy at all Times in few Days, and thereby saving to the Government three or four Hundred Thousand Pounds per Annum in time of War, and be no Charge, but rather save Monies in Time of Peace. With a brief Touch on Greenwich Hospital for encreasing the Revenues thereof. By the Author of the Seaman's Case. London.* 4to. 54 Seiten.

Der Verfasser dieses Auffatzes ist John Dennis.

1703.

a) *Verhandeling van de Leger en Scheepsziekten. Amst.* 8vo.

b) *Corn. van Bynkershoeck, ad locum IX. Digestorum de lege Rhodia de Jactu liber singularis & de dominio maris Dissertatio. Hagæ Comit.* 8vo.

Der Verfasser ist als ein gelehrter Jurist durch mehrere Schriften bekannt.

1704.

Conr. Vegesack, Dissertatio de Assecuratione. Lugd. Bat. 4to.

1705.

a) *G. van der Tollen, Zeemands Handboek. Vlissingen.* 8vo.

b) *Grundéls theoretischer und praktischer Unterricht von der Artillerie zu Wasser und zu Lande.* m. Kupf. 4to. Stockh.

Dieses Buch ist nicht in deutscher, sondern in schwedischer Sprache geschrieben, wovon mir der schwedische Titel aber nicht bekannt ist.

c) *Vergleick der Assecuratoren in Hamburg, über Puncte, so die Assecuranz betreffen.* 4to. *Hamb.*

d) *Justice's Dominion and Laws of sea. w. Pl. Lond.* 4to.

e) *Niewe Hollandsche Scheeps-Bouw vertoonende een volmaakt Schip, met alle deszelfs uiterlike deelen, met nommers verklaard; als mede 't afloopend Schip; voorts de Hollandsche Admiraal op verscheide manieren; noch een Doorgesnede Schip van de eerste rang; mitsgaders eenige Doorgesneede Scheepsdeelen (een Admiraliteits Jagt) Booten, Sloepen, en in 't verbygaan, de Engelse en Franse Admiraalen, 't Kielhaalen van Schepen, Ankers, Gally-schepen, verscheide Compassen, Quadrant, Nachtwyser, Graad en Spigelboog; voorts allerhande Scheeps-Vlaggen, met haare Wapenen, Coleuren en Oorsprong. Als mede een Beschreiving van 't Bouwen en Toetakelen van allerly Schepen na de maat; verscheide Werktuigen, Losse Scheeps-Deelen, Scheeps-Kraanen, te zaamen in ontrent* 190 *Kopere Plaaten, naawkeurig en na de niewste manier verbeeld. Komt hier noch achter by de Manier om 't staande Want te Kerven, van 't Toerusten van Schepen, en eindelyk, om*

om een Schip wel in Zee te bewerken by allerhande weer. Te zamen gesteld door Carel Allard. Tot Amsterdam. 4to. *by Carel Allard op den Dam. Met Priv.* I. Theil 56 S. und 82 Kupferpl. II. Theil 70 Seiten und 105 Kupferplatten.

Dieses Buch ist ganz praktisch, und scheint gröſstentheils nur gemacht worden zu seyn, um daraus die Namen der Theile eines Schiffs und der Handwerksgeräthe kennen zu lernen. Die mehrsten Figuren dabey sind aus Witsens Werk genommen. Ich habe dieses Buch auch in Arrenbergs holländischem Bücherverzeichniſs unter dem Jahr 1695. Amst. angezeigt gefunden, vermuthlich ist damals der erste Theil allein herausgekommen.

f) *An Essay on the Mechanism of the Macrocosm: or, the Dependence of Effects upon their Causes, in a new Hypothesis accommodated to our modern experimental Philosophy: in which are solved several Phaenomena hitherto unaccounted for; as the Cause of Gravitation, Motion, Reflection &c. With a Method to find out the exact Rate that a Ship runs, and consequently the Longitude at Sea. By Conyers Puishall. Lond.*

1706.

a) *James Hodgson's, Theory of Navigation with all the Rules and Tables, right Ascensions, Distances, fixed stars &c.* 4to. *Lond.* Auch 1726 und 1738. ibid. 4to.

Eine sehr gute Anleitung zur Steuermannskunst. Der Verfasser hat sich durch mehrere Schriften bekannt gemacht, worunter seine *Doctrine of fluxions* und *Theory of Jupiter's Satellites* erwähnt zu werden verdient.

b) *Rob. Park's, Art of Sea-Fighting. Lond.* 8vo.

c) *Fortsetzung des geöfneten Seehafens, in welchem eine zulängliche Nachricht von der Schiffahrt selbsten, und wie ein jeder diese vortrefliche Wissenschaft selbst begreifen, verstehen und davon urtheilen soll; auch denen, so zur See dienen wollen, leichte Wege gewiesen werden, von C. B. A. Hamburg bey B. Schillern.* 1706 und 1715. 12mo. 116 S. f. 1702. b.

d) *The Accomplished Shipwright and Mariner; containing, The Principles of Geometry, Measuring of Board and Timber; with the Moulds, and Way of Shaping the Body of any Ship; and how they burthen, by Geometrical Demonstration and Arithmetrical Proof. Also how to equip ond navigate them; with a Table of Squares and Cubes; and the Extraction of the Square and Cube Root; with their Use. Aso, Rules for finding the Length of the Masts, Yards, Rigging &c. How to make the Sails, proportion the Anchors and Cables: with useful Tables therein; and Rules in Sea Gunnery. Together with Rules to find the Prime, Epact &c. &c. Also Making the plain Scale, and its Use in Navigation &c. &c. Likewise Tables of the right Ascension of the Sun &c. &c. By John Hardingham of Great Yarmouth. To which is added A Correct Table of the Latitude and Longitude of the most notable Capes, Head-Lands and Islands in the World. By John Torntons. London printed for and sold by J. Thornton and H. White.* 1½ Bog. Vorr. und Dedic. 406 Seit. 4to. mit Holſschnitten und Kupferstichen.

Die verschiedenen Materien dieses Buchs, welche aus dem langen Titel erhellen, handelt der Verfasser nur äusserst superficiel ab. Da man in diesem Fache jetzt weit bessere Bücher hat, so verdient es nur blos einer Anzeige.

e) *Cockburn, on Sea diseases. Lond.* 8vo.

Eine deutsche Uebersetzung davon kam 1726 zu Rostock heraus.

1707.

a) *The seaman's vademecum.* 12mo. *Lond.*

Dieses kleine Buch enthält etwas von der Schiffsartillerie und Schiffstakelasche, wie auch eine Erklärung etlicher Seetermini.

b) *Mart. Luc. Schele, Dissert. de instrumento Assecurationis vulgo Polizza.* 4to. *Helmst.*

1708.

a) *Fr. Roccus, de navibus & naulo. item. de Assecurationibus notabilia & selecta Responsa. Amst.* 8vo. Auch *Ultraj.* 8vo. *eod. temp.*

 Eine

Eine holländische Ueberſetzung mit Anmerkungen kam 1741 zu Amſt. heraus, unter dem Titel: *Fr. Rockus, over de Schepen en Vragtgelden, als mede over de Aſſurantien met Aanteekeningen van Mr. J. Fenema. Amſt.* 4to. *J. Loveringh.*

b) *Lübekſches wolgeordnetes Schiff- oder Seerecht in nachfolgenden Artikeln und Puncten, welchem alle diejenige, ſo über See gedenken mitzufahren, gehorſamlich nachleben müſſen. Lüb.*

Unter den Seerechten deutſcher Städte behaupten das Lübiſche und Hamburgiſche gewiſs den erſten Platz. Man findet ſchon in den älteſten Sammlungen vom Lübſchen Recht Verordnungen, welche das Seeweſen betreffen. Das älteſte Lübſche Seerecht iſt unter dem Titel bekannt: *Jus maritimum Lubecenſe antiquiſſimum publicis auſpiciis ab Alberto de Bardewick Reipublicæ cancellario compilatum* 1299. Dieſes alte Seerecht hat der Herr Domprobſt und Syndicus *J. C. H. Dreyer* in ſeiner *Bibliotheca iuris Lubecenſis cap. IX p.* 234. geliefert. Ebenfalls ſteht es in ſeiner Abhandlung *de inhumano iure naufragii. p.* 315-324. Eine deutſche Ueberſetzung findet ſich in *J. A. Engelbrecht, Corpus iuris nautici.* Das alte Lübſche Recht, welches ſchon ſeit Heinrichs des Löwen Zeiten berühmt geweſen iſt, hat ein ſolches Anſehen, daſs faſt jede Stadt in Niederſachſen, Magdeburg, Holſtein &c. dieſes Recht entweder ganz oder zum Theil angenommen hat. Die Lübecker ſind daher auch befliſſen geweſen, ihre Rechte mehr und mehr zu verbeſſern, woraus endlich das im Jahr 1586 zuerſt in Druck bekannt gemachte Recht erwachſen, welches aus ſechs Büchern beſteht, und wovon das 6ſte Buch lauter Seegeſetze enthält, die aus dem Römiſchen und Wisbyſchen Recht, wie auch aus den Receſſen, Gewohnheiten und Verordnungen des hanſeatiſchen Bundes hergeleitet ſind. Es iſt nachher mehrmals aufgelegt, zum letztenmal 1728. *J. A. Engelbrecht* liefert dieſes Seerecht in ſeinem *Corpus iuris nautici.*

Obgleich das hanſeatiſche See-Recht in Lübeck als einheimiſch anzuſehen iſt, ſo hat doch dieſe Handelsſtadt ihr eigenes Seerecht, welches 1708 zu Lübeck heraus gekommen iſt, und wovon wir oben den Titel angeführt haben.

Ferner iſt zu Lübeck eine beſondere, See-Angelegenheiten betreffende Proceſs-Ordnung vorhanden, welche dem im Jahr 1728 gedruckten Lübſchen Rechte nebſt andern Verordnungen beygefügt iſt, unter dem Titel:

Ordnung des ſummariſchen See-Gerichts-Proceſſes, nach welcher keine ſchriftliche Handlung, und bey den Zeugen-Verhören keine ſchriftliche Deductiones, auch keine Sachwalter, ohne vorgängige Ermäſsigung dieſes Gerichts zugelaſſen, darin nach Lübiſchen und Hanſichen See-Rechten geurtheilt, und wenn die Klage nicht über ein tauſend Mark antrift, keine Appellation, Supplication und Reduction zugelaſſen, begebenden Fall aber die Appellation ſammt den Gravaminibus innerhalb zehn Tagen beygebracht, und wann derſelben a Senatu deferiret worden, am erſten Obergerichtstage proſequiret, widrigenfalls aber für Deſert geachtet werden ſollen. Ao. 1655.

Auſſer dieſem ſind verſchiedene einzelne, die Schiffahrt betreffende Verordnungen dem lübiſchen Rechte beygedruckt. Unter andern:

Senatus Lubecenſis atteſtatum, daſs Bodmerey nach Lübſchen Rechten und Gewohnheiten für zuläſſig erkannt werde, d. d. 12. *Febr.* 1581.

Lootſen-Ordnung ſamt taxa, wie viel die einkommenden Schiffe, als auch die ausgehenden, an Lootſen-Gelde zu bezahlen haben. d. 17. *Sept.* 1761, *revidirt d.* 12. *Apr.* 1775.

c) *Sam. Stryk de Colliſione Navium. Hal.*

d) *Diet. Melch. Grollmann, de Jure aſſecurationis. Gieſſ.*

1709.

a) *Jo. Werlhoff diſſ. de Judiciis admiralitatis Hamburgenſis. Helmſt.*

b) *Juſt. Henr. Boehmer, diſſ. de diſcrimine tempeſtatis marinæ. Halæ* 4to.

c) *Henr. Kellinghuſen, Diſputatio juridica de diſcrimine tempeſtatis marinæ. Halæ.* 4to.

d) *Henry Michelot. Le Portulan de la Mer Mediteranée, ou le vrai Guide des Pilotes Coſtiers. Amſterd.* 4to. 175 Seiten.

Dieſes

Dieses Buch welches eine Beschreibung der Küsten, Klippen und deren Weite von einander enthält, wurde 1715 ins Englische übersetzt, eine französische Uebersetzung kam noch 1775 zu Marseille heraus.

e) *A General Treatise of the dominion of the sea and a compleat body of the sea laws. Lond. 4to.*

Diese Sammlung Seegesetze macht mit *Malynes Consuetudo vel lex mercatoria* und *Car. Molloy tract. de iure maritimo & navali* eine beynahe vollständige Bibliothek des englischen Seerechts aus. Ein besonderes Seerecht ist aber nicht in England vorhanden.

1710.

P. Bartholomeu Lourenço de Gusman, natural de Santos na America, Socio da Academia de Senchor Dn. Joaõ V. E. Varios modos de esgotar sem gente as naos que fazem agoa. Lisb. 4to.

1711.

a) *Sam. Frid. Willenbergii, Tract. de eo quod iustum est circa excursiones maritimas. Gedani.* Auch 1726. *8vo. ibid.*

b) *The Ship-builder's Assistant; or Some Essays towards completing the Art of Marine Architecture, viz. 1. A General Introduction, wherein is considered the Solid of least Resistance, so far as relates to the Formation of a Ship's Body, &c. 2. Observations for regulating the Price of Timber, with Estimates of the Value of Oak and several other Materials relating to naval Stores. 3. Rules for building any Sorts of Ships, with Tables of Scantling, and Directions for Moulding. 4. A new Method of measuring Tonnage. 5. Rules for Rigging; to which is annexed an Explication of the principal Terms. By W. Sutherland, Shipwright and Mariner. Lond. 4to.* 165 Seit.

Dieses Buch wurde auch 1726 und nachher mehrmals gedruckt. Die neueste Ausgabe ist vom Jahr 1784. 156 Seiten. In dieser ist einiges, was die alte Ausgabe enthielt, weggelassen, z. E. die erste theoretische Untersuchung, wofür hier aber eine kurze Arithmetik steht; ebenfalls ist der Text und die Kupfer etwas verändert, wie schon aus dem Titel erhellet, welcher folgender ist:

The Ship-builders Assistant; or Marine Architecture. Containing, 1. Decimals, the Extraction of the Square and Cube Roots. Also, Geometry and Mensuration; with Rules for finding the Content of Plank and Timber. Also, the Tonnage of Ships; illustrated by proper Examples. 2. Observations on the Nature and value of Timber and how to procure it in necessary Forms for Ship-building. 3. The Method of drawing Plans of Ships and moulding their Timbers, with the practical Rules to be observed in building, the Hulls of different Ships; to which is added the Scantling or Dimensions of Ships-Timbers. 4. Directions for making Masts and Yards in just Proportion to the Ship, and to each other. Also Tables of Weights and Sizes of Anchors and Cables, according to the new Establishment. 5. The Boatswain's Art: Shewing the Method of finding the Length and Thickness of every Rope. Also, Cable and Cordage Tables; shewing by Inspection the weight of any Rope. With Directions for cutting-out Sails. The whole revised, corrected and illustrated with many Copper-plates. By William Sutherland, Shipwright and Mariner. London printed for Mount and Page 1784. 156 Seiten 4to. und 8 Kupfertafeln.

c) *A. Verwer, Neederlands Seerechten, Avarien en Bodemerien, begreepen in de gemeene Costeumen van der See. De Placaaten van Kayser Carel V. 1551, en Koning Filipp II. Tractat van Quint. Weitsen van de Nederlantsche Avarien ende darenboven in eene verhandling nopende het Regt der Hollandische Bodemeryen. Amst.* Auch 1716. *Amst. 4to.*

Dieser scharfsinnige Verwer hat aus alten Handschriften entdeckt, dass in dem berühmten Seerecht der Stadt Wisbuy, (welches aus 72 Artikeln besteht,) die 12 ersten nur von Wisbuy herrühren, dass die folgenden bis an den 37sten Artikel die Urtheile des Seegerichts zu Damme in Flandern ausmachen, dass mit dem 37sten die

Verordnung anfängt, welche die Schiffer und Kaufleute von dem Seegericht (zu Amsterdam) verlangt haben, und mit dem 70sten sich endigt, und daſs die beyden letztern von einer unkundigen Hand hinzugefügt sind, indem der 71ste zum 48sten und der 72ste zum ersten Artikel gehören.

1712.

Maarten Oosterwoud, School der Stuurlieden. 8vo. Hoorn K. Brouwer.

1713.

a) *Andr. Lange, Brevis introductio in notitiam legum nauticarum & Scriptorum juris reique maritimæ. Lub.* Auch 1724. *Lub.*

b) *Steins Einleitung zum lübeckischen Seerecht.*

c) *Memorien, Advertissementen van Regten en Advysen van Regtsgeleerden aangaande het Regt van Neemen en weerneemen van Scheepen &c. 4to. Amst.*

d) *J. van der Boot Merg Zeevaart. Amst. 8vo. J. Loots en J. Swigters.*

1714.

a) *Kaiser Peter des I. Zee Artikel Brief en instructie in Russ. en Nederlansch. Petersb. 8.*

b) *Henry Desaguliers, l'art de naviguer ou l'Art de la Marine. Amst.* 8vo.

c) *Essay d'une nouvelle Theorie de la manoeuvre des Vaisseaux avec quelques lettres sur le même sujet par J. Bernoulli, Prof. de Math. & Membre des Acc. Roy. des Sc. de France, d'Angleterre & de Prusse. A. Basle chez G. Kœnig. 8vo.* 14 Seiten Vorrede. 220 Seiten.

Der Verfasser war ein Bruder des Jacob Bernoulli, welcher den vorhererwähnten Streit mit Renaud führte. Zuerst erklärte sich Johann Bernoulli günstig für Renaud; nach genauerer Prüfung trat er aber auf Huygens Seite, und erklärte dieses in obigem Buche. Wegen seiner ausserordentlichen Kenntnisse der höhern Mathematik, die er in seinem Werke zeigt, wurde der Streit von den berühmtesten Mathematikern zum Vortheile Huygens entschieden anerkannt.

Da Bernoulli aber keine Kenntniſs von der Gestalt eines Schiffs hatte, so verglich er den Boden desselben allezeit mit wenig dazu passenden Figuren; er nahm die Geschwindigkeit des Windes, in Ansehung derjenigen des Schiffs, als unendlich an, welches doch bey weitem nicht mit der Wahrheit übereinstimmt. Sein Bruder hingegen hatte die Geschwindigkeit des Windes als bestimmt angenommen, und daher sind dessen Bestimmungen der Geschwindigkeit der Schiffe weit richtiger. Demungeachtet nahm Joh. Bernoulli aber Rücksicht auf den Winkel, den die Richtung des Windes mit dem Segel macht, welches Jacob vernachläſsigt hatte, er suchte aber alles, was die Aufgabe intricat machte, zu vermeiden, und daher nahm er nur bey den Schiffen ein einziges Segel an, da doch in der Mehrheit der Segel der gröſste Vorzug besteht, den die neuere Marine vor der alten hat. Für die Neigung des Segels gegen die Richtung des Windes fand er ebenfalls die Huygensche Formel, wodurch er die Aufgabe auflösete, den vortheilhaftesten Winkel des Segels gegen die Lage des Kiels zu finden, und da bey jedem Winkel des Segels mit dem Kiel nur ein gewisser Winkel des Segels mit der Richtung des Windes am vortheilhaftesten ist, so suchte er vermittelst der gefundenen Formeln, den Fall wo beyde zusammen genommen, am vortheilhaftesten sind und das Maximum geben. Diese Aufgabe löset er freylich mit derselben Geschicklichkeit auf, allein seine Schlüsse sind immer auf die falsche Voraussetzung gebauet, daſs die Geschwindigkeit des Windes gegen die Geschwindigkeit des Schiffs unendlich ist, auch nimmt er dabey gar keine Rücksicht auf die Abtreibung, da doch beyde Voraussetzungen im geringsten nicht mit der Erfahrung übereinstimmen.

Ungeachtet dieser neuern Beweise von der Richtigkeit der Huygenschen Theorie, wollte sich Renaud noch nicht für überwiesen halten, sondern trat mit einem neuen Beweis hervor, wobey er sich auf seine Zerlegung der Kräfte gründete, und solche Argumente gebrauchte, daſs Bernoulli ungeachtet seiner groſsen Kenntniſs in der Mathematik, ihn nicht anders zufrieden stellen konnte, als indem er sagte, daſs die Zerlegung der Bewegungen in flüssigen Körpern andern Gesetzen unterworfen sind, als in dem leeren Raum, welche Ungereimtheiten aus blindlings angenommenen Grundsätzen herrühren. Endlich gab Renaud den Streit auf, wahrscheinlich weniger aus Ueberzeugung, als aus Gefühl der Ueberlegenheit seines Gegners in der Mathematik.

Während

Während dieses Streits gab Hr. *Parent* 1713 sein Werk heraus, welches den Titel führt; *Essais & recherches de Mathematiques & de Physique.* In dem 2ten Theil desselben p. 741. findet man folgende Abhandlung: *De la situation, route & vitesse d'une figure plane quelconque, tirée dans un fluide.* Die Voraussetzungen, worauf Parent seine Berechnungen gründet, sind diejenigen des Jacob Bernoulli, allein da er auf andere Grundsätze der Mechanik keine Rücksicht nimmt, so findet er nicht dieselben Resultate.

1715.

a) *A new method for discovering the Longitude both at sea and land by Will Whiston. Lond.* 8.

b) *Joh. Jul. Surland, Dissertatio de literis maritimis vulgo van Zeebrieven.* 4to. *Gröningen.*

c) *Abstract of acts relating to the Admiralty.* 8vo.

d) *Introduzione all'Arte Nautica Per Uso de, Piloti e Capitani di Nave e per il migliore servizio de Commandanti sopra il mare. Venetia.* 4to. 295 Seiten und 28 Kupferplatten, worauf 109 Figuren ausser den Flaggen befindlich sind.

Es ist dieses das vollständigste Buch, welches in italiänischer Sprache über die Navigation geschrieben worden. Es enthält auch die Abbildung eines Schiffs, und auf einem Bogen die Erklärung etlicher Kunstwörter der Astronomie und Marine, doch ist solche äusserst mangelhaft. Die 2te Ausgabe wurde 1737. *Venez.* 4to. gedruckt.

e) *Conference de l'Ordonnance de la Marine du Mois d'Aout* 1681 *avec les anciennes ordonnances, le droit Romain & le Reglement sur cette matière.* 4to. *Paris.* Auch 8vo. 1715. Eine neue Ausgabe ist vom Jahr 1743 und 1747. *Paris.* 8vo.

f) *Alimarus de longitudine. Lond.* 8vo. *fig.*

g) *H. Wilson's Navigation.* 8vo.

Wir haben schon 1599 von diesem Schriftsteller geredet.

1716.

a) *Portulano del mare mediterraneo di Sebastiano Gorgoglione Genovese.* 4to. *Napoli.*

b) *Marine Architecture; or Directions for carrying on a Ship from the first laying of her Keel to her actual going to Sea; with Tables of Proportions for Timbers, Masts, Yards, Cordage &c. By Edm. Bushnel Shipwright. 8th. Edition* mit Holzschnit.

Dieses Buch ist vielleicht das beste, wo nicht gar das einzigste in diesem Fach, zu seiner Zeit gewesen.

1717.

a) *The Secret History of his Majesty's Shipyard at Deptford; giving an Account of some material Transactions since its Beginning until the Year* 1716. 12mo. 40 Seiten.

Dieser etwas bitter geschriebene Tractat enthält eine kurze Nachricht von den damaligen Schiffsofficieren und Schiffsbaumeistern. Man sieht hauptsächlich daraus, dass in damaligen Zeiten auf Kosten der Nation Schiffe gebauet wurden, welche zum Seedienst gar nicht tauglich waren.

b) *The Theory of the Handling or working of Ships at Sea. Translated from the Original, printed at Paris by the express Command of his Majesty, by Mr. Sutherland.* 83 Seiten.

Dieses Buch, welches ich nur dem Titel nach kenne, ist wahrscheinlich eine Uebersetzung der Renaudschen Theorie, wovon wir 1689 geredet haben. Es kann aber etliche Jahre eher oder später gedruckt seyn, weil keine Jahrszahl unter dem Titel steht.

c) *The Navy Royal; or A Sea-Cook turned Projector: containing a few Thougts about manning our Ships of war with the best Sailors without Violence, in the most pleasing Manner, according to a Fourth Article of a late Proposal published by our worthy Chaplain of his Majesty's Ship the Lyme. By Barnaby Slush Cook of the said Ship.* 12mo. 122 Seit. nebst Vorrede.

Diese Schrift liegt noch im Manuscript, und ist wahrscheinlich 1716 oder in einem von den folgenden Jahren aufgesetzt worden. Der Verfasser, welcher einen fingirten Namen angenommen hat, giebt darin eine Nachricht von den mannigfaltigen Betriegereyen und Missbräuchen, die auf Schiffen vorgehen.

d)

d) *Pedro Manuel Cedillo, Maestro de la Arte de Navegacion en el Real Colegio Seminario de San Telmo de la Ciudad. de Sevilla. Compendio de la Arte de Navegacion.* 12mo. *Sevilla.*

Der Verfasser dieses Buchs hat sich durch mehrere Schriften bekannt gemacht, worin die Schiffskunst auf eine deutliche und gute Weise abgehandelt wird. Im folgenden Jahr 1718 gab er seine *Trigonometria Aplicada a la Navegacion, assi por el beneficio de las Tablas de los Senos y Tangentes Logarithmicos; como por el uso de las dos Escalas Plana, y Artificial. Sevilla.* 12mo. 105 Seiten nebst Log. Tafeln und Figuren, heraus. Cedillo wurde nachher Director der königlichen Academie der Cavalleros Guardias Marinas zu Cadix, und liess 1745 eine Abhandlung der Cosmographie und Navigation drucken, unter dem Titel: *Tratado de la Cosmographia y Nautica, dedicado al Ext. Sr. Don Cenon de Somo de Villa Cadiz. En la Imprenta Real de Marina.* 12mo. 240 Seiten nebst Tafeln und Figuren. Letzteres Buch ist weit brauchbarer und vollständiger, als die beyden vorhergehenden.

e) *Use of the Quadrant. Lond.*

f) *Fr. Casimir von Büren, de facto illicito nautæ quatenus nocet dominis mercium,* 4to. *Bremæ.*

1718.

a) *Systema ou collecçao dos regimentos reaes, com seus Indices contem os regimentos pertencentes a administraçao da Fazenda real & alguns particulares offerecidos ao eminentissimo & reverendissimo Senhor Nuno da Cunha, Presbitero Cardeal da Santa Igreja de Roma do Titulo de santa Anastacia, inquisidor geral, do Conselho de Estado de sua Magestade &c. por Antonio Manescal Lisboa occidental. 2 Vol. Pars I. 1718. Pars II. 1724.*

In dieser Sammlung Gesetze findet man verschiedene zum Seewesen gehörige, welche aber insonderheit nur die beym Seewesen angestellten Civilbedienten angehen.

b) *Traité des Longitudes, ou la Navigation dans son jour par Hibert. Paris.* 12mo.

c) *Les Pavillons ou les bannieres que la plupart des nations arborent en mer, comme sont ceux d'Angleterre, d'Ecosse & d'Irlande, des Provinces unies des Pays-Bas, de l'Espagne, du Portugal, de l'Italie, de France, du Dannemarc, de la Suede, de la Pologne, de Prusse, de l'Allemagne, de Moscovie, de Turquie, de Barbarie & des Indes orientales &c. A Amsterdam chez D. Mortier.* 4to. 24 Seiten und 90 Kupf.

Dieses Buch ist der zweyte Theil von dem folgenden.

1719.

a) *L'Art de batir les Vaisseaux, & d'en perfectionner la construction; De les garnir de leurs apparaux, les mettre en Funin, les Manoeuvrer &c. Avec la coupe d'un Vaisseaux du Premier-Rang, les Devis de plusieurs Sortes de Vaisseaux, les Outils & Machines des Ateliers de Construction, les Instrumens de Mathematique servans à la Navigation, leurs Descriptions & Figures; Diverses Listes & Tables concernant la Construction, l'Equipement &c. Outre les Pavillons de divers Etats. Le tout tiré des meilleurs Auteurs Hollandois, comme Witsen, van Eyk, Allard &c. Tome Premier. A Amsterdam chez D. Mortier.* 82 Seit. 4to. Tom. II. 94 Seit. mit vielen Kupf.

Sowol der Text als auch die Figuren dieses Buchs sind aus holländischen Schriftstellern genommen, wie der Titel sagt. Das ganze Werk dient eben zu nichts anders, als die Bedeutung der Kunstwörter durch Figuren kennen zu lernen. Das vorhergehende Buch (1718. c.) folgt diesem, als zweyter Theil.

b) *Melch. Lubeck de jure avariæ singulari Dissertatio.* 12mo. *Regiom.*

c) *S. Loots, de nieuwe groote Zeespiegel. 3 Deelen. Amst. folio.*

d) *Traité des Vivres pour les Vaisseaux & pour les Galeres.* 4to. *Paris.*

e) *Thom. Ratcliffe's Pocket Companion for Seamen.* 12mo.

f) *Memorias Militares. De Antonio do Couto de Castello Branco. Pulicadas e dadas a Luz, por Antonio de Novaes Ferram Capitam*

iam de Granadeyros. *Amst.* 12mo. *em Caza de Miguel Diaz.* Hinter der Vorrede des Ferram steht *Miranda.* 20. Dec. 1711.

Eigentlich gehört der Inhalt dieses Buchs nur von p. 118. bis 290. hieher, das übrige handelt blos von der Kriegskunst zu Lande.

In dem 11. 12. und 13ten Kapitel redet der Verfasser von Schiffskanonen und deren Rapertten, wie auch von Granaten und Feuerpfeilen: im 14ten von den verschiedenen Ehrenstellen aller zum Seedienst gehörigen Officiere und deren Pflichten: im 15ten von Leichenbegängnissen zur See. Im 16ten Kapitel zeigt er, wie sich eine Flotte während eines Sturms zu verhalten habe: im 17ten, was ein Admiral bey einem Seezuge beobachten muss: im 18ten, wie eine Flotte in Schlachtordnung gestellt wird; auch enthält dieses Kapitel eine Erklärung vieler Kunstwörter, die bey dem Manoeuvre eines Schiffs gebraucht werden; eine Beschreibung und Benennung der verschidenen Theile eines Schiffs, dessen Masten, Segel, Taue &c. Das 19te Kapitel handelt von der Eintheilung einer Kriegsflotte: das 20ste von Signälen: das 21ste vom Salutiren: das 22ste von den Kriegsflotten anderer Nationen, und von den verschiedenen Ehrenstellen der Seeofficiere und deren Unterscheidungszeichen oder Flaggen &c. Das 23ste von der Stärke der Seemacht, oder von der Anzahl Schiffe, welche Portugal und andere Nationen vormals und auch zur Zeit des Verfassers gehabt haben: das 24ste Kapitel enthält in alphabetischer Ordnung die Namen der Schiffe und Fahrzeuge aller Nationen, und das 25ste eine Liste aller Oerter, wo Portugal Kriegs- und Kauffartheyschiffe bauen läst.

Ich begnüge mich damit, den Inhalt dieses seltenen und in diesem Fache, in portugiesischer Sprache, einzigsten Buchs anzuzeigen.

1720.

a) *Peters I. Czaaren van Rusland Zee Reglement en Signalen, Russisch en Nederduitsch. II. Deele. 8vo.*

Es ist dieses die erste Verordnung, welche Rusland in Ansehung der Handlung und Schiffahrt aufzuweisen hat. Der grosse Regent, Peter I., soll selbst Verfasser davon seyn.

b) *Project de la resolution du fameux probleme touchant la Longitude sur Mer par Leonard Christofle Sturm: à Nuremberg.* 4to. 44 Seit. nebst 1 Kupferplatte.

Um die Longitudo zu finden, glaubt Sturm, dass eine Maschine, wodurch die gesegelte Weite genau gemessen werden kann, hinreichend ist. Die von ihm vorgeschlagene Maschine ist eigentlich eine Erfindung des Vitruvius, aber zu dieser Absicht durchaus nicht anwendbar.

c) *Proporciones de las medidas mas essempciales, dadas por el Theniente General de la Armada Real del Mar Oceano Don Antonio de Gastañeta de Orden del Rey nuestro Señor, para la Fabrica de Navios, y Fragatas de Guerra, que puedan montar desde ochenta Cañones hasta diez, cuyas Proporciones tiene resuelto su Mageslad se observen por regla general en todos sus Astilleros de España, como en las de la America. Con Las Explicaciones de la Construccion de la Varenga Maestra, plano y perfil particular de un Navio de setenta Cañones, con los largos gruessos y anchos de los Materiales con que se debe executar. Hallariase en Madrid, en la Imprenta de Phelipe Alonso, en la calle del Olivo Alta.* Folio. 8 Seiten Vorrede und Dedication. 63 Seiten. 1 Kupferplatte.

Der Inhalt dieses äusserst seltenen Buchs erhellet aus dem Titel. Es ist ganz praktisch, und dient jetzt, da die Schiffe in Spanien nicht mehr nach diesen Vorschriften gebauet werden, blos zur Vergleichung.

d) *Sam. Fr. Willenberg, de Bodemeria. Ged.* 4to.

e) *Atlas des nouvelles Cartes des Côtes de l'Ocean &c. par le Sieur Michelot Marseille.* 1. *Vol.* Atlas Format.

f) *Buchet's Naval History with Cuts. fol. Lond.*

g) *W. Whiston on the Longitude and Latitude found by the Inclinatory or Dipping Needle and Norman's new attractive of the loadstone.* 8vo.

h) *H. Wilson's Proposal for a curvilinear sea chart.* f. 1599.

1721.

1721.

a) *Conr. Fr. Kessleri, Dissertatio de navibus ob mercium illicitarum vecturam commissis sub præsid. Joh. Gottl. Heineccii. Hal. Magdeb.* 4to.

b) *Paul Gercken, Delibata quædam ad tit. 16. P. II. Stat. Hamb. ubi agitur de Havaria. Græn.* 4to.

c) *Traité sur les trirèmes, ou les Vaisseaux de guerre des anciens par le Pere Languedoc. Paris.* 8.

Der Verfasser dieser Abhandlung hat sich das System des Laz. Baif zugeeignet. Man sehe auch Journal des Savans 1721. Dec. p. 676. und 1723. p. 655. sq.

1722.

a) *Memoires de Trevoux. Sept. et Octob.*

Man findet hierin die Muthmassungen des Pater *Sanadam* und eine Abhandlung des Pater *Maugeraye*, über die Schiffe der Alten.

b) *Petr. van der Schelling, de Lege Rhodia de jactu.* 8vo. *Lugd. Bat.*

c) *Barlow on the tides with* 15 *curious maps.*

d) *The improvement of Navigation, by two new-invented engines the one Called a Navivium for measuring a ship's way, and Knowing her progress by Inspection; the other a Naviger for the steadier steering, and speedier staying and tacking a ship when pursued, or in Danger from a Lee-shore, by Joseph Gilmore, Mathematician. Lond.* 8vo. *fig.*

Diese sinnreiche Erfindung ist der Seltenheit wegen in der *Collection of Papers on Naval Architecture. Part. II.* 1791. wieder abgedruckt.

1723.

a) *Laur. Bragenæs, Söe-Architectur eller Skibbygger-Kunsten. Kbh. folio.*

b) *C. Semleri, Methodus inveniendæ Longitudinis maritimæ. H. Magd.* 8vo.

c) *K. M. Förord. angående Skeppsklarerare, at de ej få drifva någon Handel eller reda uti Skepp. Stockh.* 4to.

d) *Mathias Jochimsen, Forslag om Longitudine. Khv.* 4to.

e) *Zorgdragers alte und neue Grönlandische Fischerei und Wallfischfang &c. nebst Nachricht von Bakkeljau und Stockfischfang bey Terreneuf.* 4to. *Leipz.* m. K.

Dieses Buch ist aus dem Holländischen übersetzt, man findet darin eine umständliche Beschreibung der auf den Wallfischfang fahrenden Schiffe.

1724.

a) *Sur le jaugeage des Vaisseaux par M. Mairan.*

Diese Abhandlung befindet sich in den *Memoires de l'Acad. des Sciences de Paris.* 1724. S. 231.

b) *Langii introductio in notitiam legum nauticarum & scriptorum Juris reique maritimæ.* 8vo. *Lubec.*

c) *Königlich Großbritannisches Strandrecht. Stade.*

1725.

a) *Atlas de Navigation & du Commerce dans toutes les Parties du Monde &c. Amst. avec Portr. du Roy. fol.*

b) *Joh. Adolph. Cron. Tractatus de iure assecurationum. Rostock.* 8vo.

1726.

a) *La Loxodromie ou nouvelle methode pour reduire les routes.*

b) *Laws of Pirates and Piracies.* 8vo.

c) *Det Kiöbenhavnske Assecurance Comp. Octroy af* 20. *Apr.* 1726. 8vo. 2) *Det Kongl. Octroy Kiöbenhavnske Assecurance Comp. Convention den* 20. *Ap.* 1726.

1727.

a) *Nathanael Colson, The Mariner's New Kalender.*

b) *De Radouay Remarques sur la navigation & moyens d'en perfectionner la pratique.* 4to. *fig.*

c) *J. A. van Dam, nieuwe Hoornsche Schatkamer of Konst der Zeevaart. Amst. by de Loots en J. Swigters.* 8vo.

d) *A.*

d) *A. Moubach, Beschryving van de groenlandsche Visschery met Pl. 'sHage. 4to.*

In diesem Jahr wurde ebenfalls die zweyte holländische Ausgabe von *C. G. Zorgdragers Groenlandsche Visschery. Amst. 4to.* gedruckt.

e) *Lettre critique de Mr. de Barras de la Penne au sujet d'un livre intitulé: Nouvelles Decouvertes sur la guerre, avec des Remarques sur les Trirèmes. fol. Marseille.* Man sehe auch *Journal des Savans* 1728. *Mars p.* 398. *Mem. de Trevoux.* 1729. *p.* 123. 1730. *p.* 919. *sqq.*

f) *Herm. Langenbecks Anmerkungen über das Hamb. Schiff- und Seerecht, und die dahin gehörigen Rechte der Admiralität, Assecurance, Avarie, Dispache, Pilotage, des Schiffbaues, der Strand- und Bergung, Düpe und Hafen, wie auch die Grönländische Farth &c. 4to. Hamb.* Auch 1740. *Hamb. 4to.*

Schon in dem ältesten Hamburgischen Stadtrechte ist das Seerecht ziemlich vollständig abgehandelt, wie es dermalen noch im Hamburger Stadtbuche enthalten ist. (II. Th. XIII-XIX. Titel) Indessen findet sich schon in dem alten Original-Stadtbuche auf dem Archiv und in dem Codex, auf der Bibliothek, ein altes Seerecht von 1276 oder 77, welchem noch vor dem Jahr 1497 fünf Artikel beygefügt sind, da *dat Schip-Recht edder See-Recht* auf 50 Artikel vermehrt und unter VII Titel gebracht worden.

g) *Foster's Digest of the laws relating to the customs, trade and Navigation.* 8vo.

h) In diesem Jahre wurde den 1. Dec. das Preussische Seerecht publicirt, so zu Königsberg 1728. 4to. unter dem Titel, *K. Fr. Wilhelms Preussisches Seerecht*, gedruckt wurde.

Das sechste Kapitel enthält Vorschriften über Assecuranzgeschäfte. Einige Artikel desselben sind aber durch die Assecuranz- und Havarie-Ordnung für sämmtliche Preussische Staaten vom 18. Febr. 1766 abgeändert worden.

In den alten Preussischen Landesgesetzen befinden sich schon verschiedene das Seewesen betreffende Verfügungen, unter andern ein ziemlich vollständiges *Preussisches Havarie-Recht.* Man sehe davon Lange und Aug. Hypol. Bone.

i) *De la mâture des Vaisseaux pièce qui a remporté le prix de l'Acad. Roy. des Sciences proposé pour l'Année 1727 selon la fondation faite par feu Mr. Rouillé de Meslay &c. A Paris chez C. Jombert. 4to.*

In dieser Preis-Abhandlung, von *P. Bouguer*, zeichnet sich die grosse Kenntniss des Verfassers in der höhern Mathematik besonders aus; allein seine Regeln sind für den praktischen Gebrauch durchaus nicht anwendbar. Nach der Idee des Verfassers soll man auf Schiffen grössere Segel gebrauchen, um dadurch die Geschwindigkeit der Bewegung zu vermehren; da dieses aber nur in dem einzigsten Fall, wenn man vor dem Winde segelt, Statt finden kann, (denn in allen übrigen muss Rücksicht auf die Neigung des Schiffs genommen werden, weil durch die Grösse und Höhe der Segel das Schiff augenscheinlicher Gefahr ausgesetzt würde umzuschlagen) so will Boguer, dass die Segel nicht so hoch, und dagegen $2\frac{1}{2}$mal so breit seyn sollen, wie jetzt der Gebrauch ist. Er denkt aber nicht daran, dass die Segel alsdann entweder an der einen oder an der andern Seite des Schiffs beständig im Wasser liegen würden. Ueberdem wer nur die geringste Erfahrung zur See gehabt hat, weiss, dass ein Schiff vor dem Winde am schwersten zu steuern ist, und bey dieser Gestalt der Segel würde es gar unmöglich seyn, solches mit dem Steuer zu regieren. Auch Herr Le Camus, der sich durch mehrere mathematische Schriften bekannt gemacht, hat ein Buch über die Bemastung der Schiffe geschrieben, das im folgenden Jahre gedruckt wurde.

1728.

a) *J. P. Biesters, Methodus inveniendi Longitudinem &c. Lond. 4to.*

Derselbe Verfasser hatte auch 1725. Lond. 4. seine *Theses de acus magnetica directione ad septentr. &c.* drucken lassen.

b) *Atlas maritimus & commerciales or A general view of the world, with an account of the Commerce and sailing directions, justified by Edm. Halley. Lond. w. 54 carts.*

c) *Memoire ou l'on examine, quelle est la meilleure maniere de mâter les vaisseaux par Camus. 4to.*

d) *Traité du jaugeage par Pezenas. Paris.*

e) *Verordnung des Strandrechts in Sr. Königl. Maj. zu Dännemark Reichen und Landen. 4to. Altona.*

f) *Der Kaiserl. freyen Reichsstadt Lübeck Statuta, Stadtrecht und Ordnungen, sammt der Hansee-Städte Schiffs-Ordnung und Seerecht. 4to. Lübeck.*

1729.

a) *Britain's Glory or Ship-building unveil'd being a general Director for building and compleating the said Machines by William Sutherland, Author of the Ship-Builders Assistant. The second Edition. London pr. for A. Bettesworth, S. Fitzer, E. Midwinter. fol.*

Dieses Buch wurde 1740 wieder aufgelegt, und auf dem Titel findet man ebenfalls wieder: *Second Edition printed for W. Mount & Th. Page.* Die erste Ausgabe ist wahrscheinlich 1717 gedruckt worden, wie aus dem, diesen beyden Ausgaben angehängten zweyten Theil erhellet, dessen Titel folgender ist:

Prices of the Labour of Shipbuilding adjusted, or the Mysters of Ship-building unveiled. Beeing a brief explanation of the value of the Labouring Part in Shipbuilding; from a Ship of the biggest Magnitude to a small boat. First shewing the Working the whole Ship according to the Length, Breadth, Depth and Gut; and then by subdivisions shews the value of every particular Part. Lond. printed by D. L. in the Year 1717. Der erste Theil hat 134 Seiten und der zweyte 286 Seiten Folio.

Das Buch ist ganz praktisch, und der zweyte Theil enthält insonderheit Formulare zu Schiffbau-Contracten mit einzelnen Handwerkern.

b) *Klaas Henr. Gietermaker's, Verguide Licht der Zeevaart, ofte Konst der Stuurlieden, vermeedert door Jan Sikkena met Taeffeln. Amst.* 4to.

Dieses Buch enthält eine sehr gute Anleitung zur Steuermannskunst, und da es ganz nach dem Geschmack des Seemanns geschrieben ist, so wird es noch in Holland geschätzt. Im Jahr 1733 kam es wieder zu Amst. durch *Fr. van der Huips* und *C. Stuurman* vermehrt und verbessert heraus.

c) *Methode d'observer exactement sur mer la hauteur des Astres par Bouguer. 4to. Paris.* Auch 1731. *Paris.* 4to.

d) *Colliers Art of Navigation. 4to.*

1730.

a) *Thom. Rajalin. Underrättelse om Skepps-Byggeriet &c. Carlscrona. 4to. med 6 Kopperpl.* Derselbe ist auch Verfasser eines *Underrättelse om Skieppens och andra Fartyges Formastning, Takling och Seglens Proportionerande. Carlscrona. 4to.*

b) *Klaas de Vries, Schat-Kamer ofte Konst der Stuurlieden. Amst.* 8vo.

Von diesem ganz nach dem Geschmack der Seeleute geschriebenen Buch, sind viele Ausgaben vorhanden. Die neueste, welche mir bekannt, ist vom Jahr 1786.

c) *J. Harris, Treatise of Navigation containing, 1) The Theory of Navigation. 2) Nautical Problems. 3) Astronomical Problems. 4) Practical Navigation with Copper plates. Lond. 4to.*

d) *A Compleat Treatise of practical Navigation demonstrated from its first Principles &c. by Archibald Patoun. Lond.* 8vo.

Von diesem Buche sind viele Ausgaben gedruckt, eine davon kam noch 1770 heraus.

e) *Simon von Leeuwen, Tractat von Avereien mit einigen nöthigen Observationen, Ordinantien, Assekurantien und Averei-Ordnungen etlicher Seestädte. Lübeck.*

In dieses oder in das folgende Jahr gehört auch: *Theod. Schroeter de Avaria* und *Melch. Lübeck de jure avariæ.*

1731.

a) *La Theorie de la manoeuvre des Vaisseaux reduite en pratique, ou les principes & les regles pour naviguer le plus avantageusement qu'il est possible par M. Pitot, de l'Acad. R. des Sciences. A Paris chez C. Jombert ruë St. Jacques &c. Avec Approb. & Privil. du Roy.*

Der

Der Verfasser hat blindlings die fehlerhafte Bernoullische Theorie abgeschrieben. Dass er gar keine praktische Kenntniss des Seewesens gehabt, erhellet aus der schiefen Beurtheilung mehrerer Schiffsarbeiten. 1743 wurde dieses Buch ins Englische übersetzt, unter dem Titel:

The Theory of working Ships applied to Practice; Containing the principal Rules for Sailing with the greatest possible Advantage, by M. Pitot, of the Royal Academy Paris. Translated by Edm. Stone. F. R. S.

b) In Hamburg, wo das Assecuranz-Geschäfte schon im sechszehnten Jahrhundert getrieben worden, richtete man sich anfänglich nach den niederländischen Verordnungen von 1563, daher man noch auf alten Polizen den Ausdruck findet: *Achtervolgende de Forme en naar de Costuyme van de Beurse van Antwerpen onder welken wy Ons submitteeren.* Die 1570 vom Herzog von Alba publicirten Verordnungen wurden aber von den Hamburgern so wenig, als von den Niederländern, angenommen, daher findet man auch in oberwähnten Polizen den Ausdruck: *Renuncieeren — de ordinantien van Assecurantien tot Antwerpen gemaakt.* Es wurde aber das Assecuranz-Geschäfte blos als Mercantilwerk angesehen, und die Streitigkeiten zwischen Kaufleuten und guten Männern abgemacht, daher auch im Stadtbuch von 1603, obschon dieser Contract bekannt war, nichts darüber verordnet ist. Besondere Vergleiche haben erst im Jahr 1677 und 1704 die Assecuradeurs unter sich gemacht, und endlich wurde 1731 eine Assecuranz-Ordnung zur gesetzlichen Vorschrift angenommen, nach welcher noch in Gerichten verfahren wird. Die Reichsstadt Lübeck hat diese Assecuranz-Ordnung ebenfalls zu ihrer Richtschnur angenommen. Jetzt ist man aber in beyden Städten auf eine Verbesserung derselben bedacht.

1733.

a) *Pezenas Elemens de Pilotage. Marseille. 12mo.*

Dieses Buch wurde auch 1734. 12mo. zu Avignon gedruckt. 1741 gab Pezenas zu Avignon noch ein vollständigeres Werk heraus, unter dem Titel: *Practique du Pilotage*, welches auch 1749 ebendaselbst gedruckt wurde. Beyde Bücher enthalten nichts, als was man schon in ältern findet.

b) *Histoire de Rochefort, contenant l'Etablissement de cette ville, de son Port & Arsenal de Marine & les Antiquitez de son Chateau. Paris. 4to. fig.*

c) *Huntley, Observationes in morbos nautarum. Lond. 12mo.*

d) *Kelly's, whole Art of Navigation. 2 Vol. 8vo.*

1734.

a) *K. M. Forkl. öfver Forord. af 25. Oct. 1733 om Rote och Indelnings Bätmäns ofvande i Sjöväsendet. Stokh. 4to.*

b) *J. Albert Fabricii, Hydrotheologie, nebst einem Verzeichniß von alten und neuen See- und Wasserrechten. 8vo. Hamb.*

c) *A Description of a instrument invented by J. Hadley for taking the latitude or other Altitudes at Sea w. C. Lond. 8vo.*

In diesem Buche findet man eine Beschreibung des bekannten Hadleyschen Quadraten.

d) *Regulations and Instructions Relating to His Majesty's Service at Sea. Established by His Majesty in Council. 4to. London.*

Dieses Buch enthält die Englischen Artikels-Briefe, welche aber wahrscheinlich schon eher gedruckt worden sind. Die 13te Ausgae ist vom Jahr 1790

e) *Atkin's Naval Surgery. 12mo.*

f) *La meilleure Maniere de mesurer sur mer le chemin d'un Vaisseau par Rouille' de Mesley. 4to. Paris.*

g) *Don Francisco Xavier Mascarenhas, Sargento mor de Batalhas na India. As Vozes mais proprias para o manejo das armas. 4to.*

Derselbe Verfasser gab auch einen *Tratado do exercicio da manobra &c.* heraus, der zu Lissabon 1737. 4to. und 1738. 8vo. gedruckt wurde. Es ist ebenfalls noch ein *Tratado do armamento* und *Tratado como se deve aver hum Capitão no mar*, von ihm vorhanden, welche sich aber beyde noch im Manuscript auf der Königl. Bibliothek zu Lissabon befinden.

1735.

a) *Historia tragico maritima por Bernardo Gomes de Brito. 4to.* 3 Bände. 1735-1736.

Es enthält dieses Werk eine Erzählung von dem traurigen Schickfahl vieler portugiesischen Schiffe, die vormals hauptsächlich auf der Reise nach Ostindien verunglückt sind. Man findet hauptsächlich darin viele Nachrichten von der ältern Einrichtung der Schiffe, insonderheit viele Seeterminologien.

b) *Science & Pratique du Pilotage par l'Abbé Valois. fig. 4to. Paris.*

c) *J. R. Fäsch, Kriegs-Ingenieur-Artillerie und See-Lexicon. m. Kupf. Dresden und Leipzig. 8vo.*

Die wenigen französischen und holländischen Seetermini, welche man in diesem Buche findet, sind auf die elendeste Weise und selten recht erklärt.

d) *The English Pilot &c. Lond. 5 Vol.* Atlas-Format.

e) *Lediard's Naval History of England. Lond. fol.*

f) *Hill's Naval History of England. Lond.*

g) *Atkinson's Mariners Compass rectified. 12mo. Lond.* Auch 1741.

h) *Lucas Anton de Bostel & G. Werner de contributionibus propter jactum marinum, vulgo Avaria. Argent.*

i) *Chr. Steetz, Disputatio juridica de instrumento recognitionis. (vulgo vom Connossement) 4to. Traj. ad Rhenum.*

1736.

Joh. Werlhofii de instrumento assecurationis vulgo Polizza. Accedunt 1) Instrumenta assecurationis germanica. 2) Herm. v. d. Hardt de Germana Polizzæ origine. 3) Mich. Richey in eam animadversiones. 4to. Lips.

1737.

a) *Architecture Hydraulique, ou l'Art de conduire, d'elever & de maneger les Eaux pour les differens besoins de la Vie. Par M. Belidor. 4 Vol. 4to. Paris* 1737. 1739. 1750. 1770.

Obgleich dieses Werk hier eigentlich nicht her gehört, so verdient es doch deswegen angeführt zu werden, weil man in demselben Abbildungen und Beschreibungen verschiedener Maschinen findet, Häfen zu reinigen oder auszutiefen.

b) *La Connoissance des Pavillons ou Bannieres que la plûpart des Nations arborent en Mer. Haye. 4to. avec f.*

c) *D. Kruik, Gronden der Navigatie ofte Stuurmans-Konst. Rotterd. 8vo.*

d) In diesem Jahre wurden zu Bilbao Assecuranzgeschäfte und Seesachen betreffende Verordnungen publicirt, nach welchen in Spanien vor Gericht geurtheilt wird. 1787 sind sie zu Madrid aufs neue gedruckt, unter dem Titel: *Ordenanzas de la ilustre Universidad y casa de contratacion de la M. N. y M. L. villa de Bilbao (insertos sus reales privilegios) aprobados y confirmados por el Rey nuestro Señor Dn. Phelipe Quinto. Año de 1737 Reimpressas con superior Permiso. Madrid. En la officina de Pedro Maria. Año 1787. Folio. min.*

e) *Recueil general des outils dont on se sert dans les Atteliers d'un Port de Marine. 1 Vol.* Atlas-Format.

f) *W. Whiston's, Longitude discovered. Lond. 8.*

1739.

a) *K. Frederiks, Privilegium för et Assurance Kompagnie i Stokh. 4to.*

b) *K. M. För Assecuranse Kompagniet stadfastade Assotiations Reglor af 1739. Stokh.*

c) *Verodnungen und Privilegien für die Seeleute im Herzogthum Schlesw. Kopenh. bey N. C. Höpfner.*

d) *Matth. Meieri, Tract. de assecurationibus mercatorum. 4to. Bremæ.*

e) *General Treatise of Naval trade and Commerce as founded on the laws. 2 Vol. 8vo. Lond.*

f) *Comine's Improvement in Navigaton. &c. 8vo.*

g) *The English Pilot for the coast of Africa. Folio.*

h) *The English Pilot for the Mediterranean Sea.*

1740.

1740.

a) *L. Fr. de la Drevetiere Sr. de Lille La Decouverte des Longitudes. Paris.* 8vo.

b) *Fr. Joze, da Camara de Vasconcellos Capt. de Mar e Guerra Tratado da Nautica.* 4to.

Dieses Buch befindet sich noch im Mscpt. auf der königl. Biblioth. zu Lissabon.

c) *Instructions pour les mariniers, ou de la Maniere de rendre l'eau de mer potable, de conserver l'eau douce, le biscuit le bled &c. & de saler les animaux. Par Hales avec fig,* 8vo. *Haye.*

d) *The Sailors Companion and Merchantman's Convoy. Shewing the Military Power of the Lord High-Admiral, and The Duty and Conduct of all Superior and Inferior Officers of the Royal Navy of Great Britain Also The Duty of Privateers, with Instructions relating to Capture and for obtaining speedy Condemnation of Prizes and Payment of Bounty-Money, pursuant to the Statutes in Force: Together with Abstracts of several Acts of Parliament relating to Navigation and other useful Particulars mentioned. By J. Cowley. London. 12mo. Printed for T. Cooper at the Globe in Pater-noster-Row.* 232 Seiten. 12mo.

Dieses kleine Buch enthält verschiedene interessante Nachrichten von der ältern und neuern Brittischen Seemacht, den Pflichten der See-Officiere u. s. w. Am Ende befindet sich ein kurzes Wörterbuch, welches die nothwendigsten Seetermini enthält, und zuletzt folgt ein Verzeichniss der verschiedenen Taue eines Schiffs und deren Dicke.

e) *Memoires de Guai Trouin. Paris. av. f.*

Dieses Werk enthält viele dem praktischen Seemann interessante Nachrichten.

f) *Jo. Gottl. Heineccii fasciculus Scriptorum de jure nautico & maritimo, Jo. Franc. Stypmanni jus maritimum & nauticum, Reinholdi Kuricke de assecurationibus Diatribe, & Jo. Loccenii jus maritimum complexus. Hal. Magd.*

1741.

In diesem Jahr gab Dr. *Patrick Murdoch* eine Abhandlung heraus, (*Murdochs Mercators Sailing*) worin er Wrights Segelkunst nach der Sphäroide der Erde einrichtete; auch gab *Colin Maclaurin* in den *Phil. Transf. No.* 461. eine Regel, die Meridionaltheile einer Sphäroide zu bestimmen, wovon er weitläuftiger in seinem *Treatise of Fluxions. Edinburg* 1742. 4to. 2 *Vol.* redet. Am Ende des zweyten Bandes von diesem Tractat befinden sich Auflösungen verschiedener nautischer Aufgaben, unter andern §. 922. den vortheilhaftesten Winkel der Segel mit dem Kiel und der Richtung des Windes zu bestimmen. Aber bey allen diesen Auflösungen hat der Verfasser eben so, wie *J. Bernoulli*, angenommen, dass die Geschwindigkeit des Windes zur Geschwindigkeit des Schiffs unendlich gross ist, und dabey die Abtrift gar nicht in Betracht kömmt.

Murdochs Abhandlung wurde 1742 mit Anmerkungen in französischer Sprache herausgegeben, unter dem Titel:

Nouvelles Tables Loxodromiques, ou Application de la Theorie de la véritable Figure de la Terre, à la Construction des Cartes Marines reduites. Avec des Remarques préliminaires sur les Mesures qui ont servi à decouvrir & à determiner cette Figure. Traduit de l'Anglois Par M. de Bremond. Paris. 8vo.

1742.

a) *Handboekje voor den Zee-Leerling zynde een beknopte Beschryving der Toetakelinge van een Oorlogschip, zoo als ieder Charter tot Amsterdam sedert eenige Jaaren is uitgerust. Benevens een verhaal van verscheidene Zaaken, die hy kennen moet, bevoorens zyn bevordering tot Luitenant door M. Lambrechts, Kaptein ter Zee. Tweeden Druk. Amst.* 8vo. *By J. van Keulen.* 264 Seit.

Die erste Ausgabe dieses Buchs ist vom Jahr 1713. Es enthält eine kurze Beschreibung des Schiffsgebäudes, Rundholzes, und insonderheit der Takelasche, von deren verschiedenen Dicke und Länge, wovon der Verfasser viele Listen giebt. Am Ende befinden sich etliche Verordnungen, das Seewesen betreffend, und Artikel-Briefe. *Kinsbergen* hat dieses Buch 1788 verbessert und vermehrt herausgegeben.

b) *Or-*

b) *Ordonnances de Louis XIV. touchant la Marine. Paris.* 24mo.

c) *Collection of Statutes relating the Admiralty Navy and Ships.* 4to.

d) *J. Squire. Proposal for discovering the Longitude.* 4to. Französ. und Engl. sehr sauber gedruckt.

Eine englische Ausgabe von diesem Buche ist vom Jahr 1743, unter dem Titel: *A Proposal to determine the Longitude. By J. Squire Second. Edition. Lond.* 8vo. 160 Seit.

1743.

a) *Hier. Rhode, Disp. iuridica de servatitio quod vulgo Bergelohn vocant.* 4to. *Hal.*

b) *J. S. P. Boehmer, Dissertatio de servatitio. Hal.* 4to.

c) *Hauxley's System of Navigation, or Navigation unveiled.* 2 *Vol.* 8vo. *Lond.*

d) *Hales description of Ventilators. Lond.*

Der Verfasser beschreibt in dieser Abhandlung eine Maschine von seiner Erfindung, womit man die faule Luft aus dem Schiffsraum bringen kann. Wir werden in dem allgemeinen Wörterbuch der Marine beym Artikel Auslüften davon reden.

e) *Casp. Fr. L. Fontenays, Söe Evolutioner, eller en Orlogs-Flodes Ordener og Bevægelser. Khv. fol. med* 68 *Planer.*

Der Verfasser war Commandeur-Capitain in Dänischen Diensten, und 1759 wurde er Admiral. Sein Werk ist das einzigste, welches in dänischer Sprache über das Schiffs-Manoeuvre vorhanden ist, und ist mit vieler Einsicht geschrieben.

1744.

a) *The English Pilot describing the sea coasts of the southern and oriental Navigation. Lond. II. Parts.* mit 40 Karten.

b) *A. Blarkvart, Scheeps Geneesoeffening. Amst. J. Morterre,* 8vo.

c) *Jo. Lud. Lestocq, de navibus rebusque ob discrimen tempestatis maritimæ pro derelicto habendis vel non habendis.* 4to. *Regiom.*

d) *Steph. Waga, von der Unbilligkeit des Strandrechts. Königsb.* 4to.

e) *Discours sur la Manoeuvre des Vaisseaux Prononcé à l'Ecole Militaire le 17. Novembre 1744. p. M. Saverien, Ingénieur & Professeur d'Hydrographie en cette Ecole &c.* 17 Seiten. 4to.

Eine höchst unbedeutende Abhandlung, worin der Verfasser kürzlich die Fortschritte, welche in der Schiffskunst gemacht worden, erzählt.

f) *Histoire générale de la Marine contenant son origine, ses progrès, son état actuel & les expeditions maritimes anciennes & modernes par Boismêlé & Richebourg.* 3 *Vol.* 4to. *Paris* 1744-1758.

g) *Crosby's Mariner's Guide or Art of Navigation both in Theory and Practice containing every Thing necessary from the first to the completion of a perfect seaman. with examples, tables, cuts &c.* 8vo.

1745.

a) *Peder Horrebow, Danske Skatkammer bestaaende udi Grunden til Geometrien og Navigationen med Continuations. Kbh.* 4to. Auch 1776. ib.

b) *Lorenz Bendtzen, Sejl og Compas Mager udi Kiöbenhaun. Nye Danske Söebog eller Styrmands og Loedsmands Handbog oversat af Hollandsk og forbedret. Kbhvn.* 8. Auch 1746. ibid. 302 Seit. 8vo.

Es enthält dieses Buch eine Beschreibung der Küsten, Bänke, Klippen &c. die man bey Holland, England, Irland, Frankreich, Spanien und Portugal findet.

c) *Maniere de trouver l'heure en mer par observation soit de jour, soit dans les crépuscules & surtout dans la nuit, quand on ne voit pas l'Horison.* 4to. *Paris.*

d) *Saverien Nouvelle Theorie de la Manoeuvre des Vaisseaux.* 8vo. *Fig.*

e) *Alberto Pappiani della Sfera armillare e del uso di essa nell'Astronomia nautica & Gnomonica. Firenze.* 4to. *fig.*

f) *Richerche sull'origine, struttura ed uso delle antiche navi turrite dal Dottor Andrea Pietro Giulianelli.* 8vo. *Firenze.*

g)

g) *Christ. Carl Lous. Prof. Mathes. De re nautica veterum. Hafn.* 4to.

h) *Proposals concerning the Navy,* 8vo.

1 7 4 6.

a) *Arte de Navegar, em que se ensinam as Regras Praticas, e os modos de cartear e de graduar a Baleftilha por via de numeros, e muitos problemas uteis á Navegaçao; e Roteyro das viagens, e Coftas maritimas de Guiné, Angola, Brafil, Indias, e Ilhas occidentaes, e orientaes, Novamente emendado, e accrefcentadas muitas derrotas, Dedicada a el Rey D. Joaõ V. Noffo Senhor Por Manoel Pimentel Fidalgo da Cafa de Sua Mageftade, e Cosmografo mór do Reyno. Lisboa Na officina de Francifco da Silva. folio.* 603 Seiten.

Diefes Werk war fchon 1699 und 1712 gedruckt worden, und auffer diefer Ausgabe vom Jahr 1746 habe ich noch eine neuere vom Jahr 1762 angezeigt gefunden.

Es ift das vollftändigfte Werk, das in portugiefifcher Sprache über die Navigation gefchrieben worden. Der Verfaffer zeigt infonderheit den Gebrauch von Wrights Karte, die er in Nachahmung der Franzofen *Carta reduzida* nennt. Er befchreibt auch einen Davis-Quadrant, und erwähnt Norwoods und Picarts Meffung der Erde.

b) *Extraît du Livre, de la parfaite Navigation par la Latitude & la Longitude &c. par M. Jean Baptifte Mandillo Genois & Capitaine de Vaiffeau. Paris chez Antoine Boudet.* 8vo. 44 Seiten.

Des Verfaffers Abficht ift eigentlich aus der Inclination und Declination der Magnetnadel die Latitudo und Longitudo auf der See zu finden.

c) *Afbeelding van alle de Generale Zeinen, die gedaan en geobferveerd werden in 's Lands Vloot, zoo in het Zeilen en Ankeren by Daag en Nagt, als ten tyde van gevegt; met de beteekenis van ieder Signaal, en aanwyzing der plaatszen daar dezelve in de Origineele Hollandsze en Engelsze Zein-Boeken te vinden zyn. Als Meede een Regifter van alle de Inftructien en Waarfchouwingen daar toe behoorende; &c. Door N. Govertfz. Amfterdam voor den Autheur.* 12mo. 77 Kupferpl. nebft Befchreib. derfelben.

d) *Artikels-Brief für das nach der Mittelländifchen See ausgehende Kriegs-Schiff. Hamb.*

Admirals-Brief für den Commandeur des nach der Mittelländifchen See ausgehenden Kriegs-Schiffs: Das Wapen van Hamburg.

e) *Atlas de l'Archipel, en trois Feuilles &c. par F. Olivier. Toulon.* Atlasformat.

f) *The laws, Ordinances and Inftitutions of the Admiralty of Great-Britain, civil and military.* 2 *Vol. gr.* 8vo. *Lond.*

g) *Die von Ihro Königl. Majeftät der Kopenhagenfchen Affekuranz-Compagnie ertheilte Vergünftigung und den allerhöchft confirmirten Vergleich zwifchen folcher Compagnie. Beydes vom* 1. *Jul.* 1746.

Durch diefe Vergünftigung haben die fchon im 6ten Kapitel des dänifchen Rechts befindlichen Verordnungen, wegen Affekuranzen, etliche Erläuterungen und Zufätze bekommen. Sie ift auch in demfelben Jahr in dänifcher Sprache gedruckt, unter dem Titel: *Det Kongl. Kiöbenhavnske Affecurance Comp. Octroy og Convention,* 1. *Jul.* 1746. 8vo.

h) *Exton on the Sea-jurisdiction of England.* 8vo.

i) *De Abreu, Tratado Juridico Politico fobre preffas de mar. Cadiz.* 4to.

Diefes Werk wurde auch 1758 in 2 Bände 8vo. in franzöfifcher Sprache zu Paris gedruckt, unter dem Titel:

Mr. le Chevalier d'Abreu, Traité iuridico-politique fur les prifes maritimes & fur les moyens qui doivent concourir pour rendre ces Prifes legitimes.

k) *Ponzigno Conti Saggio di obfervazioni fopra varie materie di letteratura. Venez.* 1746. *per Antonio Mora.*

Man findet in diefer Sammlung verfchiedene Abhandlungen von den gethürmten Schiffen der Alten. Ebenfalls auch in *Montfaucons Antiquité expliquée* und in den Werken des *Robert Valturius, Palmerius, Fabretti, Opel, Lipfius,*

sius, *Giraldi*, *Barocius*, *Valtrinus* und andern mehr.

l) *Traité du Navire, de sa Construction, & de ses Mouvemens, Par M. Bouguer de l'Academie Royale des Sciences, ci devant Hydrographe du Roy au Port du Croisac & au Havre de Grace.* 4to. *Paris.*

Dieser berühmte Verfasser, welcher in der höhern Mathematik so viele Talente besass, handelt in diesem Werke den theoretischen Theil der Schiffsbaukunst auf eine vortrefliche Weise ab. Der weite Umfang dieser Schrift, die Geschmeidigkeit der algebraischen Formeln, der elegante und deutliche Vortrag und die Herablassung des Verfassers, die schwersten Aufgaben der höhern Mathematik auf solche Weise einzurichten, dass sie auch der am wenigsten geübte verstehen konnte, erwarben ihm den verdientesten Ruhm. Zu bedauren ist es freylich, dass er nicht den völligen Grad der praktischen Kenntniss besass, Theorien auf Erfahrungen zu gründen; doch bleibt sein Buch jederzeit schätzbar, wenn auch gleich nicht alle Resultate genau mit den neuern Entdeckungen überein stimmen. Seine Theorie von dem Gleichgewicht und dem veränderlichen Schwerpunct des Schiffs ist jederzeit anwendbar. Dieses Werk kam auch 1777 in italienischer Sprache zu Venedig heraus, doch ohne die geringsten Zusätze, der Titel davon ist:

Trattato della Nave, della sua costruzione e de' suoi movimenti di Mr. Bouguer. Tradotto dal Francese. Venezia. Nella Stamperia di Carlo Palese. 4to. 532 Seit. 12 Kupferpl.

1747.

a) *Jo. Lud. Lestocq, Auszug der Historie des Algemeinen und Preussischen Seerechts und der damit verbundenen römisch-deutschen Rechte. Bey Erläuterung l. 1. Cod. de naufragiis, nebst beygefügten uralten in Preussischen Urkunden befundenen See- und Wasserrecht.* 4to. *Königsb.*

b) *Reinh. Fr. von Sahme, Einleitung zum Seerecht des Königreichs Preussen.* 4to. *Königsb.*

c) *Saverien Recherches historiques sur l'origine & progrés de la construction des navires des anciens. Paris.* 4to.

d) *The Practical Sea-Gunner's Companion; or, An Introduction to the Art of Gunnery: containing Decimal Arihmetic, Practical Geometry, Trigonometry with its Application to the Measuring of Heights and Distances; the Duty of a Gunner &c. the true Allowance of Powder for Proof; Service, Salutes, and Scaling of all Ordnance now in Use; the Nature, Length and weight of Iron ordnance; of the specific Gravity of Lead, Brass, Iron &c. with its Use in finding the weight of different Kinds of Metals. Also, the true Diameters of the Bores and Ball whereby the Wind Allowance is exactly known; the Weight and Diameters of Iron Spheres; Magnitude and weight of the several Shells (now in Use) when empty or filled, Length of the Fuzes, and Time of Burning, &c.; of Carcases ancient and modern; a Catalogue of Gunners and Armourers Stores, with the Quantity of Arms allowed for a Ship of each Class; new Establishment; and several other Particulars, as will appear by the Table of Contents. Being the Substance of the Captains Povey and Binning, with large Additions and Improvements. By W. Mountaine, Teacher of the Mathematics. Printed for W. and J. Mount and T. Page, Lond.*

e) *La Mâture discutée & soumise à de nouvelles Loix par M. Saverien Ingenieur de la Marine. Paris chez Chaubert.* 8vo. 30 Seit. Vorrede, 90 Seiten.

Saverien hatte sich schon in seiner Theorie de la Manoeuvre des Vaisseaux gegen Bouguers Grundsätze seiner Mâture des Vaisseaux erklärt. Bouguer beantwortete die Einwürfe aber in seinem Traité du Navire, welches die Veranlassung war, dass Saverien seine Meynung in obigem Werke weiter aus einander setzte. Es sind zwischen beyden verschiedene Schriften gewechselt worden, die sich im Mercure und Journal de Trevoux vom Jahr 1746 und 1747 befinden.

f) *Haico Haykens de derelicto, in specie de navi in mari glaciali naufragio rupta a vectoribus abdicata & ab alio inventa. Franc.* 4.

g) *Herm. Conring de Commercio marino.*

1748.

a) *Kongl. Reglemente hvarefter Coopvaerdie-Skeppare och Skeppsfolk hafva sig at rätta. Stockholm* 30. *Mart.* 1748. *4to.*

Diese Reglemente sind auch 1785. Stockh. 4to. gedruckt.

b) *Exame de Bombeiros &c. por Joze Fernandes Pinto Alpoym. En Madrid. 8vo.* 444 Seit. 18 Kupferpl.

Dieses Werk, welches in diesem Fache in portugiesischer Sprache vielleicht das einzigste ist, enthält verschiedenes von Schiffsmörsern und Drehbassen.

c) *Ordenanzas de Su Magestad, para el Govierno Militar, Politico, y Economico de su Armada Naval. Parte Primera Que contiene los Assumptos pertenecientes al Cuerpo General de la Armada.*

Parte Segunda Que contiene los Assumptos pertenecientes á los Cuerpos Militares de la Armada. De Orden del Rey N. S. En Madrid: En la Imprenta de Juan de Zuñiga. gr. 4to. Erster Theil 453 Seiten. Zweyter 469.

Diese beyden Bände enthalten die sämmtlichen Artikelsbriefe der spanischen Kriegsflotten. Bey etlichen Artikeln sind aber in den folgenden Jahren einige Abänderungen gemacht und neue Verordnungen publicirt worden.

d) *Essai sur la Marine des Anciens & Particulierement sur leurs Vaisseaux de Guerre. Par M. Deslandes. Paris chez David, l'ainé & Ganeau. 12mo.* 31 Seiten Vorrede. 297 Seiten Inhalt.

e) *Considerazioni istoriche di D. Abondio Collina sopra l'origine della bussola nautica nell' Europa e nell'Asia. In Faenza. 8vo.*

f) *An Essay towards deciding the important question whether it be a national advantage for England to ensure the ships of her enemies. 8vo. Lond.*

g) *J. P. Willebrandt, Hansische Chronik. Lübek.*

h) *J. L. Rost, Beginselen der Sterre en Zeevaartkunde, met Pl. Amst. J. van Sehn.* 8.

1749.

a) *Scientia navalis seu tractatus de construendis ac dirigendis navibus, pars prior complectens theoriam universam de situ ac motu corporum aquæ innatantium, Auctore Leonhardo Eulero, Prof. hon. Acad. Reg. Scient. Boruss. Instar supplementi ad Tom. I. novor. Comment. Acad. Scient. Imp. Petropoli. 4to. Typis Acad. Scient.*

Pars posterior in qua rationes ac præcepta navium construendarum ac gubernandarum fusius exponuntur. 4to.

Sowol die besondere Ordnung, welche in Eulers Vortrage herrscht, als auch die glückliche Anwendung der höhern Mathematik, zur Auflösung der schwersten Aufgaben, machen dieses Werk zu einem der wichtigsten in diesem Fache. Es würde gewiss eine vollkommene Arbeit geworden seyn, wenn der unsterbliche Euler, der in jedem Fach der Wissenschaften, die er bearbeitete, etwas Grosses geleistet hat, denjenigen Grad von praktischen Kenntnissen der Seewissenschaft gehabt hätte, um Theorien mit der Erfahrung zu vergleichen. Doch dienen seine Auflösungen seinen Nachfolgern zum Führer in allen neuen und wichtigen Entdeckungen, die in diesem Fache gemacht werden können.

Da obiges Werk nur allein von denjenigen, die in das innere der höhern Mathematik gedrungen sind, verstanden werden kann, so machte Euler für die weniger Gelehrten einen Auszug daraus, der 1773 in französischer Sprache zu Petersburg gedruckt wurde, 1776 kam solcher zu Paris heraus, und bey dieser Ausgabe ist der Styl etwas verbessert; auch befinden sich am Ende etliche Anhänge des Herrn *Lexell* über den Unterschied der Richtung eines bey dem Winde liegenden Schiffes, und der bewegenden Kraft desselben.

Der Titel ist: *Theorie complette de la Construction & de la Manoeuvre des Vaisseaux mise a la portée de ceux qui s'appliquent á la Navigation par M. Leonard Euler. A Paris chez C. A. Jombert* 1776. *Avec appr. & priv. du Roy.* 268 Seit. 8vo.

Es ist dieser Auszug auch ins Russische, Italienische und Englische übersetzt.

Die englische Uebersetzung führt den Titel: *A complete Theory of the Construction and Proper-*

Properties of Vessels with practical Conclusions for the Management of Ships made easy to Navigators, translated from Théorie complette de la Construction des Vaisseaux of the celebrated L. Euler by Henry Witson. New Edition with the Life of the Translator. Lond. Printed for J. Sewell. 1790.

Die erste Ausgabe ist vom Jahr 1776. Beyde aber enthalten, da sie nach der ersten französ. vom Jahr 1773 gemacht worden, Lexells Anhänge nicht. Henry Witson war zuletzt Obrist und Ingenieur en Chef in Bengalen, auch ein glücklicher praktischer Schiffbauer. Dafs er Eulers Auszug aber gar nicht verstanden, erhellet aus mehrern Stellen der Uebersetzung, wo er zuweilen das Gegentheil von dem sagt, was im Euler steht, auch ist die Uebersetzung wörtlich ohne die geringsten Zusätze und Verbesserung der Druckfehler.

b) *Recueil des Traités de Mathematiques à l'usage des Gardes de la Marine par le Pere du Chatelard.* 4 *Vol.* 8vo. *Toulon.*

c) *Dn. Juan Sanchez Reciente, Tratado de Navegacion Theorica y Practica. Sevilla en la Imprenta Castellana* 12mo. 189 Seiten.

d) *Joh. Jac. Mylius, Disput. de Admiralitate ad Legis. Lib. IV. cap.* 7 *Havn.* 4*to.*

1750.

a) *Trattato della Sfera ed Introduzione alla Navigazione per uso dei Piloti di Giovanni Pagnini Professore d'Idrografia in Malta nel servigio della Sacra Religione Gerosolimitana. Venezia.* 4*to. Presso G. B. Recarti.* 240 Seit. 27 Kupferpl.

b) *Jo. Werlhofii, Commentatio de indicio Admiralitatis Hamburgensis.* 4*to. Helmst.*

c) *Jac. Schuback, Diss. de jure littoris. Gœt.*

d) *Joh. Julius Surland, Anfangsgründe des europäischen Seerechts. Hannov.* 8*vo.*

e) Kongl. *Majest. Försäkrings och Hafveri Stadga, gifven. Stokh. then* 2. *Oct.* 1750.

f) *J. Barrow, Navigatio Britannica, or a complete System of Navigation.* 4*to. Lond. w. Pl.*

g) *John Mitchel, Treatise of Artificial Magnets.*

Im folgenden Jahr gab auch *John Canton* (Philos. Trans. Vol. XLVII.) eine Abhandlung über diese Materie heraus. Doctor *Gowin Knight* ist eigentlich der erste Erfinder der künstlichen Magneten, die weit stärkere Kraft haben, als die natürlichen, er hat aber das Geheimnifs, dieselben zu verfertigen, verschwiegen.

h) *Methode de lever les Plans & les Cartes de terre & de Mer. Paris. fig.*

i) *Gian Pietro Lucatelli del Porto d'Ostia. e della Maniera usata dai Romani nel fabricare i porti nel Mediterraneo.* 4*to. fig. Roma.*

k) *Joh. Jac. Mylius. De jure littoris obtensi ad legis. lib. IV. Cap.* 4. *Havn.* 4*to.*

l) *L'Art de mesurer sur Mer le Sillage du Vaisseau. Avec une Idée de l'Etat d'Armement des Vaisseaux de France. Dedié aux Marins. Par M. Saverien, Ingenieur de la Marine. Paris chez Ch. Ant. Jombert.* 8*vo.* 262 Seiten.

Obgleich die von Saverien vorgeschlagene neue Maschine, die Fahrt eines Schiffs zu messen, sehr einfach ist, so ist derselben doch die bekannte Loglinie weit vorzuziehen. Man findet auch in diesem Buche eine Beschreibung verschiedener zu dieser Absicht dienenden Maschinen der Alten, wie auch derjenigen, die von *Poleni, Pitot, Pourchet, Meynier* und *Dubuisson* erfunden worden.

m) *A. Naval Expositor shewing and explaining the words and Terms of Art belonging to the Parts, Qualities and Proportions of Building, Rigging, Furnishing & Fitting a ship for sea. Also all species that are received into the Magazines and on what services they are used and issued. Together with the Titles of all the inferior Officers belonging to a Ship with an Abridgment of their respective Duties. By Thomas Riley Blanckley. London. Printed by E. Owen in Warwick Lane, and Engraved by* Paul Fourdrinier *at Charing Cross.* 4*to.* 191 Seiten. Die zweyte Ausgabe ist vom Jahr 1755. *London printed for F. W. Meadows and R. Willock.*

Ob-

Obgleich dieses Buch eben keine vollständige Sammlung Kunstwörter enthält, so ist doch die dabey befindliche Erklärung derselben deutlich und recht. Es ist übrigens sehr splendide gedruckt. Die Kupfer stehen neben der Erklärung der Kunstwörter, die in alphabetischer Ordnung auf einander folgen. Ehe Falconers Wörterbuch in England bekannt gemacht wurde, war dieses das beste.

1751.

a) *P. L. Moreau, de Maupertuis Astronomie Nautique ou Elemens d'Astronomie tant pour un Observatoire fixe que pour un observatoir mobile. Paris. 8vo.*

b) *M. C. Ericius, de Jurisdictione littorali. Goet. 4to.*

c) *C. G. Kratzenstein & Aug. Nath. Grischou de artis nautica progressu in longitudine & latitudine maris determinandis. 4to. Petrop.*

d) *Jac. Schuback, Comentarius de jure littoris c. not. & appendice documentorum. Hanov. apud. C. Konig. 4to.*

e) *J. Colom de groote lichtende vurige Kolom van de Noordzee. Amst. fol.*

f) *Description & Usage d'un nouvel Instrument, pour observer la Latitude sur mer appellé le nouveau Quartier anglois, augmenté de la Methode pour observer par derriere. avec Fig. 12mo. Paris.*

g) *Trattato della Sfera e Introduzione alla Navigazione per uso dei Piloti di Pagnina con fig. 4to. Padova.*

h) *Dictionnaire militaire ou Recueil alphabetique de tous les termes propres à la guerre, sur ce qui regarde la Tactique, le Génie, l'Artillerie, la Subsistance des Troupes & la Marine, par d'Eggers. 2 Vol. 8vo. Dresde.*

i) *Recueil des Memoires qui ont été publiés avec les cartes hydrographiques que l'on a dressées au depôt des Cartes & Planes de la Marine &c. depuis 1737 jusque 1751 par M. Bellin. 4to.*

k) *Kippax Theory and Practice of Commerce and maritime affairs. 2 Vol. 8vo.*

1752.

a) *Traité des Instrumens propres à observer les Astres sur mer, ou l'on donne la Construction & l'usage d'un nouvel Instrument, par M. Saverien. Paris. 8vo. avec fig.*

b) *Lettre d'un officier sur la Marine Russienne. 8vo. Berlin.*

c) *Franc. Mich. Poppe de litium assecurationis causa orientium decisione. Goet. 4to.*

d) *D'Alembert Essai d'une nouvelle Théorie de la résistance des Fluides. 4to. Paris 1752.*

Dieser grosse Mathematiker hat über mehrere Theile der Wissenschaften vieles Licht verbreitet. Schon 1744 gab er seinen *Traité de l'Equilibre & du mouvement des Fluides. 4to. Paris.* heraus; Sein *Traité de Dynamique ou Loix de l'Equilibre* wurde 1758. *Paris. 4to.* gedruckt. Seine übrigen mannigfaltigen Schriften, die hier nicht directe her gehören übergehe ich mit Stillschweigen.

e) *Elémens de l'Architecture Navale ou Traité pratique de la Construction des Vaisseaux. Par M. du Hamel de Monceau, de l'Acad. R. des Scienc. de la Soc. R. de Londres, Honor. de la Soc. d'Edimbourg & de l'Acad. de Marine, Inspecteur Général de la Marine. A Paris chez Ch. A. Jombert. Avec Approb. & Priv. du Roy. 4to.* 40 Seit. Vorrede, 464 Seit. und 24 Kupfert.

Die zweyte Ausgabe *revue, corrigée & augmentée par l'Auteur*, ist vom Jahr 1758, und enthält 44 Seit. Vorrede, und 484 Seit. 4to. nebst 24 Kupfert.

Dühamels Werk ist unstreitig eines der besten, welches in Europa über den praktischen Schiffbau geschrieben worden, insonderheit was die Anleitung zu Zeichnungen von Baurissen von Schiffen betrift.

Nach der ersten Ausgabe ist es ins Holländische übersetzt, unter dem Titel:

Grondbeginselen van den Scheepsbouw, of werkdagige Verhandeling der Scheepstimmerkunst, in't Fransch beschreeven door den Heer du Hamel de Monceau &c. &c En in het Neederduits gebracht door een Liefhebber der vrye Kunsten. Zynde deese vertaaling onder opzigt van twee beroemde Hollandsche

Scheepsbouwers vertrykt met eenige aanteke-ningen, voor ongeoeffende in de Fransche Scheepstimmerkunst en in de Meetkunde. In's Gravenhage by G. v. Thol, t'Amsterdam by de Groot 1759. 10 Seit. Vorrede, 349 Seiten Inhalt.

Diese Uebersetzung ist treu und gut, allein es wäre zu wünschen gewesen, dass der Uebersetzer dabey den Unterschied der französischen und holländischen Bauart jedesmal durch Anmerkungen gezeigt hätte.

Eine deutsche Uebersetzung ist 1791 vom Hrn. C. G. D. Müller (Kapitain des Königl. Grossbrit. und Churfürstl. Braunschw. Lüneb. Wachtschiffes auf der Elbe) gemacht worden. Sie hat den Titel:

Anfangsgründe der Schiffbaukunst oder praktische Abhandlung über den Schiffbau. Aus dem Französischen des Dü Hamel Dü Monceau &c. nach der zweyten Ausgabe des Originals übersetzt. Mit einem Titelkupfer, zehn Vignetten und achtzehn grossen Kupfern. Berlin 1791. *4to.* 72 Seit. Vorrede, 517 Seit. Inhalt.

Die Uebersetzung ist im ganzen sehr gut gerathen, und zeigt hinlänglich, dass der Verfasser alle dazu erforderliche Kenntniss des Schiffbaues und der Mathematik besessen hat. Die Kunstwörter der holländischen Uebersetzung hat Herr Müller in der deutschen Sprache beybehalten; da diese Uebersetzung aber in Süd-Holland gemacht ist, und dieselben Kunstwörter manchmal in Nord-Holland und Deutschland eine ganz andere Bedeutung haben, so wäre zu wünschen gewesen, dass Herr Müller die würklich deutschen Kunstwörter beygefügt hätte, um Irrungen zu vermeiden. So versteht z. E. der deutsche Schiffbauer unter dem, was Herr Müller Leibholz nennt, den Wassergang, und was Hr. Müller unter Wassergang versteht, ist bey ihm Leibholz u. s. w. Auch in der, dieser Uebersetzung beygefügten Erklärung der Kunstwörter, befinden sich etliche Unrichtigkeiten, so ist z. E. Blasebalken kein gleichbedeutendes Wort mit Sloiknie, und Kolderstok und Kolderluke bey weitem nicht einerley mit der Ruderpinne und dem Hennegat. Aehnliche Berichtigungen lassen sich aber im ganzen nur wenige machen.

Da Duhamel sich in seinem Werke nur lediglich auf Kriegsschiffe einschränkt, so hat der verdienstvolle Herr Uebersetzer das vorzüglichste aus Chapmans und Stalkarts Schriften entlehnt, um den deutschen Schiffbauer auch eine Anleitung zu geben, alle Arten Kauffahrer zu erbauen. Dass Herr Müller nicht blos übersetzt, sondern alles vorher mit der grösten Sachkenntniss genau überdacht hat, davon sind seine mannigfaltigen Anmerkungen und Berichtigungen hinlängliche Beweise. Aus der vor der Uebersetzung befindlichen Uebersicht der Literatur des Schiffbaues erhellet zugleich, dass Herr Müller alle zur Uebersetzung erforderlichen Hülfsquellen gekannt und benutzt hat.

In Englischer Sprache findet man einen Auszug aus Dü Hamels Werk, in *Mungo Murray Treatise on Ship-building and Navigation.*

f) *Kong Frederic den Femtes, Söe-Krigs Artikels-Brev. Kiöbenhavn* 8. *Jan.* 1752. 3 Alph. 4to. Hiezu gehören noch 3 Anhänge vom Jahr 1785. 48 Seiten. 1788. 15 Seiten. 1790. 24 Seiten.

Kong Frederic den Femtes, Krigs-Artikels-Brev for Landtienesten ved Söe-Etaten. 1756. *4to.* 2 *Alph.* 17 Bogen. 4to. Hiezu gehören 2 Anhänge vom Jahr 1771. 36 Seit. und 1776. 44 Seit.

Diese beyden Bände enthalten die sämmtlichen Artikelsbriefe für die dänische Marine.

1753.

a) *Inventaire pour servir à l'armement & desarmement de la Galere du Roy. Toulon. Folio.*

b) *Traité complet de la Navigation, contenant les Pratiques & Proportions de la Géométrie, de la Sphère & d'Astronomie, les Tables du Mouvement du Soleil, de sa Declinaison &c. Constructions & usages des Instrumens à prendre hauteur, Regles de Navigations avec des Cartes maritimes & le Quartier de resolution, les Cartes du ciel pour connoître les Etoiles &c. par P. Bouguer. avec fig. Paris. 4to.*

Dieses Buch enthält eine der vollständigsten und besten Abhandlungen der Schiffskunst, wobey sich der Verfasser allenthalben als ein geschickter Mathematiker zeigt. Er beschreibt auch einen von ihm selbst erfundenen Variations-Compass,

Compas, nachdem schon vorher mehrere solchen vorgeschlagen hatten: insonderheit *Bouache* in den *Memoires de l'Acad. des Sciences* 1752. p. 377.; *Christoph Middleton* in den *Phil. Transf.* No 450 *Anno* 1738. und *Knight*, bey welchem *John Smeaton* verschiedene Verbesserungen machte. (*Phil. Transf. No.* 495. *Anno* 1750.) Bouguer versuchte auch die Loglinie vollkommener zu machen, wie er schon vorher in den *Mem. de l'Acad. des Sciences* 1747 gethan. *De la Caille* hat dieses Werk in einem Auszuge herausgegeben.

c) *Reglamento de Gruessos de Aparexos, para los Navios de la Real Armada. Impresso en Murcia por Nicolàs Joseph Villargordo y Alcoràz.* 40 Seiten. Folio.

Diese paar Bogen enthalten blos Tafeln von der Länge und Dicke der verschiedenen Schiffstauen, die damals bey der spanischen Marine gebraucht wurden, jetzt sind solche in etwas abgeändert.

d) *Nic. Magens, Versuch über Assecuranzen, Havereyen und Bodmereien, insgemein und über verschiedene hiebey gefügte wirkliche Vorfälle und deren Berechnungen insbesondere, nebst einer Sammlung der vornehmsten alten und neuen Verordnungen.* 4to. *Hamb.*

Eine englische Uebersetzung dieses beym Seehandel wichtigen Buchs kam 1755 zu London 2 Bände 4to. heraus. Es ist dieselbe in vielem Betracht vollständiger, als das Original.

e) *Addington on the Sea-Scurvey. Lond.* 8.

f) *Great Britains coasting Pilot. Lond.* Atlasformat.

1 7 5 4.

a) *Compendio de Artilleria para el servicio de la Marina por Don Josef Infante. Cadiz.*

Da dieses Compendium vieler Verbesserungen bedurfte, so gab Rovira 1784 ein grösseres Werk über die Artillerie heraus, welches jetzt bey der Marine zum Unterricht eingeführt ist.

b) *J. Robertson The Elements of Navigation.* 2 *Vol.* 8vo. *Lond.*

Dieses Buch enthält eine der vollständigsten und besten Anleitungen zur Navigation. Es ist bey der zweyten Ausgabe 1764, und bey der 3ten 1772 von dem Verfasser verbessert worden. 1780 wurde es abermals gedruckt. Die neueste Ausgabe ist von 1786, sie hat zum Titel:

The Elements of Navigations containing the Theory and Practice. With the necessary Tables and Compendiums for finding the Latitude and Longitude at Sea. To which is added a Treatise of Marine Fortification. The fifth Edition with Additions &c. Lond. 2 *Vol.* 8vo. *Printed for C. Nourse in the Strand.* 1ster Band. 400 Seiten, 2te. 468 Seiten.

1 7 5 5.

a) *Emersons Navigation.* 12mo. *Lond.* Auch 1764. *ibid.*

b) *A Collection of all the statutes relative to the Admiralty, Navy and Ships of war &c.* 4to.

c) *Methode de lever les Plans & les Cartes de Terre & de Mer, avec & sans Instrumens. avec fig. Paris.* 12mo.

d) *Dissertation sur la maniere de nettoyer & d'approfondir les fleuves à leurs embouchures & d'en rendre l'entrée facile aux vaisseaux par Val. Haye. avec fig.*

e) *Principes sur la Marine tirés des Depêches & Ordres du Roi donnés sous les Ministéres de Mrs. de Colbert, Seignley de Pontchartrain, par de Mirobert.* 4to. *Paris.*

f) *Traité de Navigation par Bezout.* s. *Cours de Mathem. par Bezout.* 1781.

1 7 5 6.

a) *Ordres & Signaux de Nuit & Brume pour l'Escadre du Roy commandée par le Marquis de Gallissoniere.*

b) *Kong Frederic den Femtes, Krigs-Artikels-Brev for Landticnesten ved Söe-Etaten. Kbh.* 4to. s. 1752.

c) *Kong Fr. V. Forord og Reglement hvorefter de Handlende og Söefarende i Krigstider sig haver at rette af* 1756.

d) *Theorien af Navigation, Eller Styrmans-Konsten utmarkt genom de första och lättaste Grunder af Mathematiquen jemte nödige Regler,*

gler, Figurer och Tabeller, hwilka uti Practiquen brukelige äro. Författad af Carl Friedrich Hausswolff, Commandeur-Capitaine &c. Stockholm. 4to. Tryckt af Peter Jöransson Nyström. 558 Seiten nebst vielen Tafeln und Figuren.

e) *Considerations sur la marine militaire de France par Secondat. 12mo. Paris.*

f) *Dan. Wesling Mincke, Nye Dansk Söemands Haandbog med Pass Cart over Canalen.* Khv.

g) *Joh. Eberh. Ruhl, Stell- und Rademachers zu Bremen. Nähere und unwidersprechliche Erläuterung und Erklärung desjenigen, was er von seiner zur Entdeckung Longitudinis, Maris; des Ursprungs der Ebbe und Fluth &c. erfundenen unumgänglich nöthigen Machine der gelehrten Welt bereits in verschiedenen öffentlichen Blättern kund thun lassen &c. Brem.* 32 Seit. 4to.

Dass es Ruhls Loos nicht war, durch seine Maschine die Longitudo zu finden, bedarf hier keiner Erwähnung.

h) *Bisset on the Scurvy. Gilchrist on the Use of Sea-voyages in Medicine. Lond.* 8vo.

1 7 5 7.

a) *De la Manoeuvre des Vaisseaux ou traité de Mechanique & de Dynamique, dans lequel on reduit à des Solutions très simples les problêmes de marine les plus difficiles qui ont pour Objet le mouvement du navire par M. Bouguer, de l'Acad. R. de Sc. de la Societé de Londres Honor. de l'Acad. de Marine, & cy devant Hydrographe du Roi au Port de Croisic & au Havre de Grace. Paris chez H. L. Guerin & L. F. Delatour. Av. Appr. & Privilege du Roy. 4to.* 520 Seiten.

Dieses Werk enthält die ganze Theorie von dem Manoeuvre eines Schiffs. Es ist unstreitig das vollständigste und beste, das man in diesem Fache hat. Es gehört aber grosse Kenntniss der höhern Mathematik dazu, um es zu verstehen.

b) *Compendio de Navegacion para el uso de los Caballeros Guardias Marinas por Dn. Jorge Juan. Cadiz.* 8vo.

Diese Anleitung zur Schiffskunst ist in spanischer Sprache die beste; wenn man das 1787 von *Mendoza y Rios* herausgegebene Werk, *Tratado de Navegacion*, ausnimt. Der berühmte Jorge Juan hat sich nachher durch sein *Examen maritimo* unsterblichen Ruhm erworben.

c) *Verhandeling over Schepen, wegens 't voeren van verboden Goederen, verbeurt verklaart: In't Latyn beschreven door Jo. Gottl. Heineccius, en in't Neerduitsch overgezet door Pieter Sceparus van Eybergen. Amst.* 8vo. 112 Seiten.

d) *Piet. le Clercq algemeene Verhandeling van de Herschappy der Zee, en een compleet Lichaam van de Zeerechten, vervattende al het weetenswaardigste dat over dit Stuk te vinden is, byzonderlyk de oude Rechten der Rodiers, Wisbui, de Hanse-Steden, Keyzer Karel en Koning Philips en andere met kentige Aantekeningen en Aanmerkingen. gr. 4to. Amst.* Auch *Midelburg. G. Gillissen.*

e) *Science de la Marine par M. de Villeneuve. 1-4. Partie. à la Haye.* 8vo.

f) *Description du baghe & des trois formes du Port de Brest par M. Choquet. Brest.* Atlasformat.

g) *Verhandeling van den Hollanschen Scheepsbouw raakende de verschillende Chartres der Oorlogschepen Tot 's Lands Dienst, en ter Betrachtinge van alle Bespiegelende en Werkdadige Liefhebberen der Hollandsche Scheepsbouwkunde, in't Neerduits beschreven door L. van Zwyndregt, Scheepsbouwmeester van't Edel. Mog. Admiraliteits Collegio aan der Maaze. Waarby, tot een Aanhangsel gevoegd is eene Verhandeling van't Bouwen der Koopvaardyschepen door C. de Ruiter, Scheepsbouwer &c. In 's Gravenhage. By P. de Houdt en H. Scheurleer. 1757.* 12 Seit. Vorrede, 106 Seit. Inhalt, der Anhang von p. 107-126. 8 Kupfertafeln.

Dieses Buch ist auch 1759 zu Gravenhage by Pieter van Thol gedruckt. Es enthält insonderheit eine Uebersicht, in wiefern die holländische Bauart der Kriegsschiffe von der Bauart anderer Nationen

Nationen abweicht, und der Verfasser giebt daher ein ziemlich vollständiges Besteck von den 7 Chartern der holländischen Kriegsschiffe, welches, wie aus der Vorrede erhellet, zur Vergleichung der in dem Dü Hamelschen Werk enthaltenen dienen soll, worauf der Verfasser ziemlich eifersüchtig zu seyn scheint. Der Anhang von Ruiter ist sehr unbeutend,

h) *Actes publics de l'Ecole Royale de Marine du Croisic, par Digard. 4to. Paris.*

i) *Henning Wederkop, introductio in jus nauticum. Flensb.*

k) *Eloge historique de la Navigation par Dreux du Radier. 12mo. Paris.*

l) *C. Selden, de subversione navium. Upsal.* 4.

m) *Korte Verhandeling van den Nederlandschen Scheepsbouw, zo in Theorie. als in Praktyk meetkunstig vertoond door Willem Udemans junior, gedrukt voor den Autheur, en zyn te bekomen Te Middelburg by Pieter Gillissen, Te Amsterdam, by Isaak Tirion.* 4to. 12 Seiten Vorrede, 79 Seiten Inhalt, 19 Kupfertafeln.

Dieses Buch ist das neueste, welches in holländischer Sprache über den Schiffbau geschrieben worden. Der Verfasser zeigt viele praktische Kenntnisse, und insonderheit ist sein Werk wegen der Anleitung zur Zeichnung der Baurisse von Schiffen schätzbar, weil man solche in andern holländischen Schriften dieser Art vermisst.

1758.

a) *Petit Dictionnaire Historique Théorique & Pratique de Marine, ou l'on traite de la marine ancienne & moderne, & ou l'on donne l'explication de toutes les termes de cet Art, avec les methodes des plus habiles marins, soit pour la construction des Vaisseaux, soit pour leurs differentes manoeuvres & evolutions navales par M. Saverien. Tom. I.* 434 S. *Tom. II.* 286 S. 8vo. *Paris chez Ant. Jombert. Avec Appr. & Privilege du Roy.* Die zweyte verbesserte und vermehrte Ausgbe ist vom Jahr 1781. *Paris chez Alex. Jombert. Tom. I.* 34 Seit. Vorrede, 471 Seit. Inhalt. *Tom. II.* 416 Seit. 4 Kupferpl.

Dieses Wörterbuch ist nichts weiter, als eine Compilation, da der Verfasser selbst wenig praktische Kenntnisse gehabt, so hat er das mehrste aus *Aubins Dictionaire de Marine* abgeschrieben, und was diesem in Ansehung der auf den Galeeren gebräuchlichen Kunstwörter fehlte, aus *Dassié Architecture Navale* genommen. In Ansehung der historischen Nachrichten hat er sich beym Fournier Raths erholet.

b) *J. Kouwenberg, Zee-Chirurgie of Matroosen-Troost. Amst.* 8vo.

c) *Fr. V. Skibs Artikler for Ober og Under-Officerer, Gemeene og andre der fare paa de Coffardie-Skibe som seile til Vestindien, Guinea samt Midel-Havet eller paa lange Reyser om de West.* 4to. *Kiöbenhavn.*

1759.

a) *Hubner de la saisie des batimens neutres ou du droit qu'ont les Nations belligerantes d'arrêter les navires des peuples amis.* 2 *Tom.* 8vo. *Haye.*

b) *Duhamel du Monceau, Moyens de conserver la santé aux Equipages des Vaisseaux avec la manière de purifier l'air des Salles des Hospitaux. avec fig. Paris.* 8vo.

c) *Haseldens Seaman's daily assistant.* 4to. *Lond.* Auch 1769 und 1781. ibid.

d) *Military and Naval Dictionary or New's Reader's Pocket Companion.* 12mo.

1760.

a) *Observations sur la Marine & le Commerce par Dignard de Kerguette.* 4to. *Marseille.*

b) *Directions for navigating the Gulf and River of St. Laurence. Lond.*

c) *Articles and clauses which relate to the Marine in the several Treatises of Great Britain.* 8vo.

d) *Heath's Royal Astronomer and Navigator, Lond.* 4to.

e) *A Compleat collection of all the Articles and clauses which relate to the Marine &c. Lond.* 8vo.

f) Mar-

f) *Murray's Rudiments of Navigation. Lond. 8vo.*

g) *Love's Mariners Jewel for the ingenious. 12mo. Lond.*

h) *Nouveau Traité de Navigation contenant la Théorie & la Pratique du Pilotage par M. Bouguer, Revu & Abrégé, par M. l'Abbé de la Caille, de la même Academie Royale des Sciences &c. avec fig. en Taille-douce. Paris. 8vo.*

Eine neue Ausgabe dieses Buchs ist von 1781. *Paris chez la veuve Desaint.* 8vo. 376 Seit. 11 Kupfertafeln nebst Log. Tafeln.

Der hohe Preis der schönen Ausgabe von *Bouguer Traité de Navigation*, vom Jahr 1753, bewog *de la Caille* das Werk abzukürzen und in einem andern Format drucken zu lassen. *De la Caille* hat aber diesen Auszug mit verschiedenen von seinen eigenen Bemerkungen und Verbesserungen bereichert.

1761.

a) *De Noodige, en by ondervinding beproefde nieuw uitgevondene Zeemans - Tafelen en Voorbeelden, tot het vinden der breedte Buiten den Middag, de hier by behoorende verbeeteringen van de waarneemingen met het Octant &c. Door Cornelis Douwes. Mathematicus van het Edel - Mog. Collegio ter Admiraliteit. Amst.* 8vo. *by Joh. van Keulen en Zoonen.* Die zweyte Ausgabe ist von 1776. ibid. 90 Seit. Erklärung, 156 Seiten Tafeln. 8vo.

Die Erfindung des Douwes, die Breite ausser dem Mittage zu finden, ist dem Seemann von der äusserten Wichtigkeit, und diese Tafeln sind bey der Berechnung derselben unentbehrlich.

Douwes sandte diese Tafeln ungefähr im Jahr 1740, da er die Auflösung der Aufgabe erfand, an die Admiralität in England, welche ihm dafür eine Belohnung von 50 L. Sterling gab. 1759 machte *Harrison* sie zuerst in England bekannt, doch ohne Erklärung, wie man sie gebrauchen sollte. Es haben aber nachher mehrere dieses Art Räthsel entwickelt; insonderheit macht der Dr. *Pemberton* in den Phil. Trans. 1760 Num. 81. verschiedene Bemerkungen über diese Aufgabe. Jetzt ist Douwes Erfindung allgemein bekannt und wird von jedem geschätzt.

b) *Alb. de Bardew, jus maritim. Lub. ant. Buz. & Wismar.*

c) *J. H. Schram. Den oplofte Styrmands-Konst. Khv.* 8vo.

d) *Campbell's, Lives of the Admirals. 4 Vol. 8vo.*

Die neueste Ausgabe ist vom Jahr 1779, in welcher sich auch die Lebensbeschreibungen der seit der ersten Ausgabe sich berühmt gemachten Admirale befinden.

1762.

a) *Atlas maritime, ou Cartes réduites de toutes les côtes de France par Bonne. Folio. Paris.*

b) *Cours de Navigation par Diguard de Kerguette. avec fig. 4to. Marseille.*

c) *Naval Repository or young Seaman's instructor. Lond. 8vo.*

d) *Marine militaire, ou Recueil des differens vaisseaux, qui servent à la guerre, par Ozanne. avec fig. 4to. Paris.*

e) *Tableau historique du Corps Royal de la Marine par Vareilles. 16mo. Paris.*

f) *Naval Evolutions; or A System of Sea-Discipline: Extracted from the celebrated Treatise of P. L. Hoste, Professor of the Mathematics in the Royal Seminary of Toulon, confirmed by Experience. Illustrated by Examples from the most remarkable Sea-Engagements between England and Holland, with Copper-plates, adapted to the use of the British Navy. To which are added, An Abstract of the Theory of Ship-building; an Essay on Naval Discipline, by a late experienced Sea-Commander; a General Idea of the Armament of the French Navy, with some practical Observations. By Christopher O'Bryen Esq. Lieutenant of his Majesty's Navy. 4to.*

g) *J. C. Dreyer, Spec. jur. pub. lubec. quo pacta circa jus littoris &c. Buzov. 4to.*

h) Si-

b) *Signaux de l'Escadre de Mons. de Bompar. Toulon. fol.*

1763.

a) *René Josué Valin, Nouveau Commentaire sur l'Ordonnance de la Marine du Mois d'Août 1681, où se trouve la Conférence des anciennes Ordonnances, des Us & Coutumes de la Mer, tant du Royaume que des Pays étrangers & des nouveaux Réglemens concernans la Navigation & le Commerce maritime. Avec des explications prises de l'Esprit du Texte, de l'Usage, des Décisions des Tribunaux & des meilleurs Auteurs qui ont écrit sur la jurisprudence nautique, & des notes historiques & critiques, tirées de la plûpart des divers Recueils de Manuscripts conservés dans les Depots publics. 2 Tom. gr.4to. Rochelle.*

Eine neuere verbesserte und vermehrte Ausgabe ist von 1776. ibid. Auch 1780. *Paris* und *Marseille.*

Valin, der sich durch obigen Commentar so viele Ehre erworben hat, ist ebenfalls noch Verfasser von folgenden beyden Werken:

Traité des Prises, ou Principes de la jurisprudence françoise, concernant les Prises qui se font sur Mer, relativement aux Dispositions tant de l'Ordonnance de la Marine du Mois d'Aout 1681, avec une notice de la procédure qui doit être observée à cet égard. 2 Tom. gr.8vo. Rochelle 1763.

Commentaire sur la Coutume de la Rochelle. 3 Vol. 4to. Rochelle 1768.

b) *Heart of Oak the British Bulwark: Shewing, 1. The Reasons for paying greater Attention to the Propagation of Oak Timber than has hitherto been manifested. 2. The Insufficiency of the present Laws to prevent the Want or Scarcity of that Commodity. 3. The Testimony of the most eminent Timber-Merchants, Ship-wrights &c. proving not only the great Decrease, but the proportionate Decrease for Thirty or Forty Years back, of the full grown Timber fit for the Navy or Merchant-Service, in the principal Timber Counties through the Kingdom 4. The Author's Opinion what would be the most effectual Method to prevent the Calamity. Humbley offered to his Majesty and the Parliament, as well as to all Proprietors of Land in Great Britain. By Roger Fisher, Shipwright of Liverpool. Lond. 4to.* 97 Seit. 3te Ausgabe. *Lond.* 1771. 123 Seit.

c) *The British Mars; containing several Schemes and Inventions to be practised by Land and Sea against the Enemies of Great-Britain, shewing more plainly the great Advantage Britain has over other Nations by being Master at Sea. In two Parts. I. The Construction of Boats both to stow in less Room of Ships, and go swiftly to discover an Enemy's Coast, and to land and embark Troops with greater Safety; also to construct Vessels to lie nearer the Shore, to better protect the Troops in Landing or Embarking; also Rolling Defences to be used as floating Batteries, or as Floats for landing Cannon &c. and for making Defences and Batteries on Shore more expeditiously and for filling-up Ditches, &c. Also contains a Method to fit old Ships of war, and small floating Batteries, to batter Land Defences with greater Force; and another Method to fit old Ships of war (that cannot be sunk by Shot) to lie before Batteries and receive the Shot while other Ships pass by: with Remarks and Observations. Part. II. contains Methods to fortify Dwelling-Houses that even Women and Children may defend themselves from Indians with Small Arms: Defined for our Settlements in America and other Places: Also a new Method of Fortification and making Batteries. To which is added an Appendix, containing a Scheme for manning the British Navy with less Grievance to the Subject, and a Scheme to employ Seamen; of a Copper-mine near Hudson's-Bay; and of Discovering the North-West Passage, or there is no such Passage; with Cautions and Directions. By Joseph Robson Engineer.*

neer. The Whole illustrated by Eleven Plates. Lond. Pr. for the Author; and sold by W. Flexney.

d) *Nevil Maskelyne. The British mariners Guide containing compleat and easy instructions for the discovery of the Longitude at sea and land. 4to.*

Dieser Maskelyne giebt noch jährlich den bekannten *Nautical Almanac* heraus.

e) *Macclesfield's Account of the procedings in order to the discovery of the longitude. Lond. 4to.*

f) *R. Waddington, Practical Method for finding the Longitude and Latitude of a ship at sea by observations of the moon. Lond. 4.* Ein Suplement dazu ist von 1764.

g) *Mac Intire's Discipline of Marine Forces at sea and for detachments on shore. 8vo.*

h) *Tactique Navale ou Traité des Evolutions & des Signaux avec Figures en taille-douce. Par M. le Vicomte de Morogues, Capitaine des Vaisseaux du Roi, Chef de Brigade du Corps Royal de l'Artillerie, Membre de l'Academie de Marine, Correspondant de l'Académie Royale des Sciences. à Paris 1763.* Dieses wurde auch zu *Amsterdam & à Leipzig* 1764. *chez Arkstee & Merkus. 4to.* 480 Seiten, 49 Kupferpl. gedruckt. Eine englische Ueberſezung ist vom Jahr 1767. *Lond. 4to.*

Des Verfassers Werk ist eines der vollständigsten und besten, das über die Seetaktik geschrieben worden, es befindet sich insonderheit dabey eine weitläuftige Abhandlung über Signale.

1764.

a) *Fabrique des Ancres lue à l'Academie en Juillet 1723. Par M. de Reaumur. Avec des Notes & des Additions de M. Duhamel 1764. fol.* 54 Seit. 6 Kupferpl.

Dieses ist das vollständigste Werk, welches über die Kunst Anker zu schmieden geschrieben worden, es ist auch vom Herrn *Justi* ins deutsche übersetzt. Berlin, Stettin und Leipzig, bey J. H. Rüdiger 1762. 84 Seit. 4to. 6 Kupfer; jedoch ist diese Ueberſetzung nicht sonderlich gerathen, weil der Ueberſetzer in der Kunstsprache nicht bewandert gewesen.

b) *Der Schultzische Vorschlag, die Meereslänge zu finden, verfasset von Gotthard Friederich Stender, aus Curland. Mit Kupfern. 11 Stücke. Kopenhagen, bey G. C. Rothens Wittwe. 4to.* 79 Seit. 5 Kupf.

c) *Diguard de Kerguette, Nouvelle Pratique du Pilotage. 4to. Marseille.*

d) *L. Rouppe, de Morbis navigantium. 8vo. Lugd. Bat.* Auch 1765. *Amst.* in holländischer Sprache.

e) *Atlas de la Mediterranée en 12 Feuilles par Roux. Marseille.* Atlasformat.

f) *Le Petit Atlas maritime par M. Bellin. 5 Vol. 4to.*

g) *Christ. Carl Lous. Prof. Math. Forsög til et nyt Misviisnings Instrument. Khv. 4to.*

h) *Mountain's Mariners Compass rectified. Lond.* Auch 1780. *Glasgow.*

Derselbe Verfasser hat auch den Mariners Calender herausgegeben.

i) *Lootsen Ordnung der kaiserl. freien Reichsstadt Lübeck vom 11. Sept. 1764. 4to.*

1765.

a) *A Treatise on Ship-Building and Navigation. In three parts wherein the Theory, Practice and Application of all the necessary Instruments are perspicuously handled. With the Construction and Use of a new Invented Shipwrights Sector for readily laying down and delineating Ships whether of similar or dissimilar Forms. Also Tables of the Sun's Declination, of Meridional Parts, of difference of Latitude and Departure, of Logarithms, and of artificial Sines, Tangents, and Secants. With an English Abridgement of another Treatise on Naval Architecture lately published at Paris by M. du Hamel &c. To which is now added a Supplement. Containing a Translation of what M. Bouguer another French Author has written*

written on that subject: and M. du Hamels Method of finding the Center of Gravity, with some Remarks by the Author. The whole Illustrated with Twenty three Copperplates. By Mungo Murray. *The second Edition. Lond. pr. for A. Millar.* 354 Seit. 4to. Auszüge aus *du Hamel* 70 Seiten, aus *Bouguer's Traité du Navire*, wobey sich *Murray's* Erklärung über die Bemastung befindet. 117 Seit. Eine andere zweyte Ausgabe dieses Buchs ist schon zu *Deptford* *4to.* 1764 gedruckt, wovon ich aber nur blos den Titel kenne.

Des Verfassers Abhandlung vom Schiffbau ist sehr deutlich und gut geschrieben, insonderheit ist aber die Lehre von Projectionen zu Zeichnungen von Rissen ungemein fasslich vorgetragen Die Auszüge aus Dühamel und Bonguer enthalten das vorzüglichste aus beyden Büchern. Die zur Steuermanskunst gehörenden Artikeln nebst den dazu erforderlichen Tafeln enthalten zwar nichts neues, aber doch das wesentlichste, was zu diesem Fache gehöret.

b) *Taboadas de Reduçam com amplas explicaçoens na Lingoa Portugueza, para facilmente conhecer a Diferença da Latitude & Apartamento que se-ganha em qualquer Derrota, e para rezolver outros muitos Problemas dos mais necessarios na prática da Navegaçam por Joaquim Hypólito de Matos, Prof. de Mathemáticas. Londres Na Officina de J. Johnson. 8vo.* 84 Seit.

Da dem Seemann zur Findung der Latitudo und Longitudo diese Tafeln unentbehrlich sind, so giebt seit dem Jahr 1789 die Königl. Academie der Wissenschaften jährlich zu Lissabon Ephemeriden heraus, unter dem Titel:

Ephemerides Nauticas ou Diario Astronomico para o Anno - - - calculado para o Meridiano de Lisboa, e publicado por ordem da Academia Real das Sciencias. Lisboa. Na Offic. da mesma Academia Real. Die vom Jahr 1791 enthalten 167 Seit. gr. 8vo.

c) *Pezenas Astronomie des Marins ou Nouveaux Elémens d'Astronomie à la portée des marins, tant pour un observatoire fixe que un observatoire mobile. Avignon. 8vo.* Auch 1766. *8vo. ibid.*

d) *Henr. Brokes, selectæ observationes forenses cum appendice trium juris lubecensis Codicum & antiqui juris Wisbyensis. folio. Lubec.*

e) *Richard Harrisons, Logarithme solar Tables &c. Lond.*

Diese Tafeln sind dem Seemann ungemein nützlich zur Berechnung der Breite, wenn die Höhe der Sonne ausser dem Meridian beobachtet worden.

f) *M. van Olm, kort Onderwys in de Zeevaart of Konst der Stuurlieden. Groningen. J. Bolt. 8vo.*

g) *Le Manoeuvrier, ou Essai sur la Theorie & la Pratique des Mouvemens du Navire & des Evolutions Navales. Par M. Bourde de Villehuet, Officier des Vaisseaux de la Compagnie des Indes. Avec Figures en Taille-Douce. Hoc opus hic labor est. Virg. Aeneid. A Paris chez Guerin & Delatour.* 26 Seiten Vorrede, 406 Seiten. 8vo. Eine andere Ansgabe ist von 1769. *Paris chez Desaint. 8vo.*

Der Verfasser zeigt in diesem Werke die Anwendung der Bouguerschen Theorie des Schiffsmanoeuvres. Da er ein Seemann von Profession war, und viele praktische Kenntnisse besass, so ist seine Arbeit mit allgemeinen Beyfall aufgenommen worden. Die letztern Capitel enthalten Bemerkungen über verschiedene Gegenstände der Marine, eine kurze Seetaktik und eine Abhandlung über Signale, welches mit vieler Sachkenntniss geschrieben worden.

Es ist ins Holländische und Englische übersetzt. Der holländische Titel ist:

De Scheepsbestierder; of Proef van Beschouwinge aengaende de Bewegingen van het Vaertuig en de Krygswendingen ter Zee. Vertaelt uit het Fransch van den Heer Bourdé de Villehuet, Bevelhebber van de Scheepen der Fransche Indische Maetschappye. Met Kopere Platen. Te Dordrecht by Abr. Blussé 1768, 48 Seit. Vorrede, 469 Seit. Inhalt. 8.

Dass der Uebersetzer die französische Kunstsprache nicht verstanden, und in der holländischen wenig geübt gewesen, erhellet fast aus jeder Seite der Uebersetzung.

Die Englische Uebersetzung ist weit besser gerathen, und von einem fachverständigen Mann gemacht, der das Original an etlichen Stellen abgekürzt, an andern aber, wo es nöthig war, Zusätze hinzugefügt hat. Der Titel ist:

The Manoeuvrer, or Skilful Seaman: Being an Essay on the Theory and Practice of the various mouvements of a Ship at Sea, as well as of Naval Evolutions in General. Translated from the French of Mr. Bourde de Villehuet by the Chevalier de Sauseuil, Knight of the m. n. Order of St. Philip, Capt. of Infantry in the French Serv. late Capt. and Maj. Adjut. of the Legion of Tonnère, and Member of the Engl. Soc. for the Encouragement of Arts, Manuf. and Comm. Illustrated with 13 Copper-Plates. Five of which with many interesting Observations interspersed through the Work by way of notes, are the Production of an English Officer. Dedicated to His R. H. Prince Wm. Henry. London for Hooper 1788. 3½ Bogen Vorrede, 308 Seit. Inhalt. 4to.

Von dem praktischen Theil des Schiffsmanoeuvres handelt auch folgendes Buch, davon ich aber nur den Titel ohne Jahrszahl und Druckort kenne:

Exercice general de toutes les manoeuvres qui se font sur la mer dans toutes les occasions qui se peuvent présenter, par M. le Chevalier de Tourville.

h) *Bishop's Instructions for the Navigation of the windward Gulph Passages.* 8vo.

i) *Utkast til et Sjö-Lexicon. Hvaruti-innan de Ord som egenteligen brukas wid Ammiralitetet och til Sjöss korteligen blifva förklarade. Örebro. Trykt hos J. Lindh, Kongl. Privil. Bok-Tr.* 4to. 60 Seit.

Dieses Buch enthält die vollständigste und beste Sammlung von Kunstwörtern der schwedischen Seesprache. Die Erklärung dabey ist zwar äusserst kurz, aber doch deutlich und richtig.

1766.

a) *Saggio di Osservazioni particolari sopra lo stato in cui attrovasi presentemente la Naval Costruzione in Venezia, in quella parte che risguarda li Vascelli da Carico pel uso del Commercio, con alcune osservazioni generali sopra la Costruzione de' Vascelli da guerra. Opuscolo dedicato a Sua Eccellenza il Signor Giovanni Zusto Amplissimo Senatore, da Giandomenico Cavallotto. In Venezia. Appresso Modesto Fenzo. Con Licenza de' Superiori.* 8vo. 16 Seiten Vorrede, 163 Seiten Inhalt, 2 Kupfertafeln.

Der Verfasser giebt eine kurze Uebersicht von der Geschichte des Schiffbaues, von den ältesten Zeiten angerechnet. Er beklagt es, dass die Schiffbauer überhaupt bey ihren alten Vorschriften bleiben, und schwerlich neue Erfindungen in ihrer Kunst annehmen. Seine Vorschläge zur Verbesserung der Schiffsbaukunst sind nach Boguers Grundsätzen. Ueberhaupt ist die ganze Schrift sehr mager.

b) *Abregé du Pilotage divisé en deux parties, ou on traite principalement des Amplitudes, des Loxodromies, dans l'Hypothese de la Sphere & de Speroide, des marées, des variations de l'aiman.* 8vo.

Dieses Buch kam eigentlich 1693 heraus, allein hier ist der Inhalt durch *le Monnier* verbessert und vermehrt.

c) *An Earnest Address to the People of England; containing an Enquiry into the Cause of the great Scarcity of Timber; with some Hints towards the more effectually securing and preserving the same, particularly that Part of it, applied to Ship-building. Lond.* 8vo.

Diese kleine Abhandlung besteht aus einem Gespräch, worin insonderheit gezeigt wird, wie wenig auf den königl. Zimmerwerften darauf gesehen wird, das Holz gehörig zu gebrauchen, und wie vieles dabey unnöthiger Weise als Abfall verlohren geht. Derselbe Gegenstand wird noch weitläuftiger in einer andern Schrift berührt, die den Titel hat:

Important Hints towards an Amendment of the Royal Dockyards &c. &c. By a Man of Kent. 8vo. Die erste Abhandlung steht auch im 2ten Theil der *Collection of Papers on Naval Architecture. Lond.* 1792. wieder abgedruckt.

d) Or-

d) *Ordonnance du Roy concernant la Marine de l'année* 1765. *à Liege de l'Imprimerie. Royale.* 8vo.

e) *Langens Mittel die Schiffleute der Königl. Flotte gesund zu erhalten. Kopenh.* 8vo.

f) *Essais de bâtir-sous l'eau, fait à la construction du nouveau bassin, ou des nouvelles formes à Carlscrona par le Chevalier Thunberg. av. fig. fol. Stockholm.*

Eine schwedische Ausgabe dieses vortreflichen Werks ist von 1775, unter dem Titel: *Thunberg Kunst at bygga under Vatn. Stokh.* 4. Die neueste französische ist vom Jahr 1780. *folio. Stokh.*

g) *El marinero instruido en el Arte de Navegacion speculativo y practico segun el mètodo con que se enseña à los Colegiales del Real Seminario de Sr. San Telmo. extra muros de la Ciudad de Sevilla. Dispuesto por D. Francisco de Barreda. Dedicado al Sr. San Pedro Gonzalez Telmo. Singular Padron de los Navegantes.* 1766. 8vo.

Dieses Buch enthält eine sehr gute Anleitung zur Steuermannskunst. Es werden darin folgende ältere spanische Schriftsteller angeführt, von denen Schriften über die Navigation vorhanden seyn sollen. Von den mehrsten sind mir aber nur etliche unbedeutende Abhandlungen von der Sphäre zu Händen gekommen:

Juan de Espinosa, el Licenciado Antonio de Villalobos, D. Gines de Rocamara, Geronymo de Chaves, D. Francisco Velazques, Miguel Perez, el Doct. Grajales, Luis de Fonseca, Thomas Cano, D. Fernando Colon, Pedro de Alarcon, Alvar Nuñez, Martin Fernandez Enciso, Diego Narvaez, Juan de Quiroga, Andrès Martin, Fr. Garcia de Loaysa, Diego Ramirez, Bartholomè Nodàl, Gonzalo Nodal, Fernando de la Torre, Garcia Escalante. D. Fernando de Bustamante, Antonio Galbàn, Martin de Islares, Pedro Fernandez de Quiros, Alvaro de Mendoza, Pedro Sarmiento de Gamboa, Antonio Pablo Corzo.

D. Joseph Bueno hat einen *Tratado de Navegacion* geschrieben, und *Don Gonzalo Antonio Carranza*, ein geschickter Steuermann, hat vortreffliche *Derroteros* herausgegeben.

h) *König Christ. VII. verbesserte Tonnen-Baaken-Rolle u. s. w. für die Stadt Tönning.*

i) *Instructions at large for the use of Hadley's Quadrant w. C. Lond.* 8vo.

k) *Neue Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk, nebst revidirten Reglements des Wasserschouts und einer revidirten Musterrolle* 5. *Dec.* 1766. *Hamb.* 4to. Auch in holländischer Sprache. ibid.

l) *Verordnung wegen Begünstigung der Frachtgelder* 5. *Dec.* 1766. *Hamb.* 4to.

m) *Requisite Tables published by the board of Longitude. London.*

Dieses Werk enthält eine Sammlung von allen zur Schiffskunst erforderlichen Tafeln. Die neueste und vollständigste Ausgabe davon ist vom Jahr 1781.

n) *Tables to be used with the nautical Almanac. Lond.* 8vo.

o) *Wilkinson's Seaman's Preservation on Shipwreck &c.* 12mo. *Lond.*

1767.

a) *C. Carl Lous, Forsög til et nyt Misvisnings-Instrument at bruge paa Land-Jorden. Khon.* m. 5 Kpl.

Derselbe Verfasser hat ausser dem noch viele Schriften herausgegeben, er hat auch einen Seeinclinations-Compas erfunden, die Beschreibung davon steht im 12ten Band der Kiöbenhavnske Videnskabers Selskabs Skrifter. p. 93.

b) *Assecuranz- und Havarie-Ordnung sämtlicher Königl. Preussischer Staaten. Berlin.* 4.

c) *Caroli Avelin, Specimen de Inclinatione Magnetica. Upsalia.*

d) *Lodewyk Grave van Byland Zeetaktik of Grond Regulen der Krygskunde ter Zee, handelende van de Evolutien en Zeinen met veele Plaaten.* 2 *Deelen. Amst.* 4to.

Dieses Werk ist in holländischer Sprache das vollständigste und beste, welches über die Seetaktik

taktik geschrieben; da es aber wegen der vielen Kupfern ungemein kostbar ist, so hat Kinsbergen 1784 ein kürzer abgefasstes Werk über die Seetaktik mit wenigern Kupfern herausgegeben, damit solches allgemein bekannt werden mögte.

e) *Jac. Schuback, vom Strandrecht, übersetzt von J. C. Greilich.* 2 *Th. mit Kupf. Hamb.* 4to.

f) *Theorie & Pratique des Longitudes en mer par M. de Charnieres. Paris.* 8vo.

1 7 6 8.

a) *Auxilium Memoriæ eller Söe-Krigs- og Orlogs-Mands Haand-Bog, indeholdende hvad nödvendigst er at jagttage og forrette ved Orlogs- og Krigs-Skibes, Equipering, Armering, Aftakling og Desarmering.* 1. 2. *Deel. Forfattet og Sammenskrevet af Peter de Günthelberg. Kiöbenhavn. Trykt hos Nicolaus Moller. Kongl. Hof-Bogtrykker.* 8vo. 1ster Theil 136 Seit. Inhalt. 2ter 127 Seit.

Dieses Werk enthält eine weitläuftige Anleitung Kiegsschiffe aufzutakeln und zu armiren. Es ist mit vieler praktischen Kenntniss geschrieben, und das vollständigste, das in diesem Fache vorhanden ist.

Ueber das Auftakeln der Schiffe ist auch in deutscher Sprache ein Buch vorhanden, unter dem Titel: *P. J. Hohenstierna*, erfahrner Takelmeister. Kiel. 8vo.

b) *Architectura navalis mercatoria, navium varii generis mercatoriarum, capulicarum, cursoriarum aliarumque cuiuscunque conditionis vel molis, formas & rationes exhibens, exemplis aere incisis demonstrationibus denique, dimensionibus, calculisque accuratissimis illustrata. Auctore Friderico Henr. Chapman S. R. Majest. Naupego R. Acad. Scient. Suec. Membr. Holmiæ.* Atlasformat. 61 Blätter.

Die vollständigste Sammlung von Baurissen, von Schiffen aller Art, welche mit ungemein vielen Kostenaufwand gestochen worden. Erklärung befindet sich nicht dabey, weil vorausgesetzt wird, dass derjenige, welcher es gebrauchen will, die Fundamente von der Kunst Baurisse zu entwerfen versteht. Dem praktischen Schiffbauer ist es unentbehrlich, weil es ihm bey dem Riss einer jeden Art Fahrzeuges zum Führer dienen kann, und auch bey vorkommender Veränderung seines Risses hinlängliche Befriedigung geben wird. In einem andern Werke von *Chapman*, welches ich 1775. k. angeführt habe, befindet sich auf einigen Seiten die Erklärung verschiedener in diesem Werke befindlichen Figuren.

c) *J. Lind, Middelen ter bewaring van de Gezonheit op de Oorlogscheepen, met een Aanhangsel door P. de Wind. Middelburg. P. Gillissen.* 8vo. *tweede Druk.*

d) *Dulague Lecons de Navigation. Paris.* 8. Die vierte Ausgabe wurpe 1791 zu *Rouen* gedrukt.

e) *Leçons de Navigation. A Rouen chez la Veuve Besongne & J. J. Besongne.* 8vo. 318 S. Inhalt, 50 S. Tafeln, 8 Kupfertafeln.

Dieses Buch enthält Auszüge aus verschiedenen Schriften über die Steuermannskunst, insonderheit aus Bouguers *Traite' de Navigation.*

f) *Experiences sur les longitudes par Mons. de Charnieres. Paris.* 8vo.

g) *Christ. Carl Lous. Regler og Logarithmer til at finde Breeden og Klokke Slaet paa Söen. Overfat af Svensk og med Anmærkninger foröget. Khvn.* 8vo.

h) *Cr. Carl Lous. Efterretning om Harrisons Forsög til Længdens Opfindelse formedelst et Uhr eller Tidmaaler samt hvad der ved dets Pröving og Bedömmelse er foregaaet saavel som og en Overfættelse af Principerne tilligemed Tegninger af samme Tidmaaler i Kobber. Khvn.* 4to.

i) *Verhandeling over de Zeevaartskunde. Door Ant. Struick. Rotterd.* 598 Seit. 8vo.

k) *Korte Aanmerkingen over het Fatsoen en de Tekening der Scheepen. Door J, v. D. Amst.* 34 S. 8vo.

1 7 6 9.

a) *Clasons Anmarkningar vid Svensk Sjöfart och Skeppsbyggeriet.* 8vo. *Stockh.*

b) *Traite' de la Fabrique des Manoeuvres pour les vaisseaux ou l'Art de la Corderie perfectinnée. Seconde Edition dans laquelle on*

on a ajouté ce qui regarde les cordages goudronnés par M. du Hamel de Monceau. Paris chez Desaint. 4to. 572 Seiten. Mit Kupfern und Vignetten.

Die erste Ausgabe ist vom Jahr 1727, und was der zweyten beygefügt ist, fängt von p. 447. an. Das Werk selbst enthält eine sehr vollständige Beschreibung der Reepschlägerkunst. Der Verfasser hat zur Vervollkommnerung derselben unzählige Versuche über die Stärke der Taue angestellt, welche umständlich erzählt werden.

c) *Dizionario Istorico Teorico e Pratico di Marina di Monsieur Saverien. Tradotto dal Francese. Venezia. Nella Stamperia di Gio: Battista Albrizzi Q. Girolamo. Con Licenza de' Superiori.* 4to 548 Seit.

Fast sollte man es nicht glauben, daſs einer, der gar keine Kenntniſs der Seesprache besitzt, sich erdreisten könnte, ein Wörterbuch der Marine zu übersetzen, und doch ist solches bey diesem Buch der Fall gewesen. Die französischen Kunstwörter sind nur blos nach der italienischen Mundart umgeformt, z. E. *Orin*, beym Uebersetzer *Orino*, anstatt *gruppia*. *Habitacle*, beym Uebersetzer *Abitacola*, anstatt *chiesiola*, ja es sind sogar verschiedene Kunstwörter, die in Saveriens Wörterbuch verdruckt sind, eben so falsch ins italienische umgeformt.

d) *Reglamento de Maderas de Roble necessarias para fabricar un Navio de 70 Cañones, conforme al Systema, aprobado por su Magestad, del Coronel de Infanteria Don Francisco Gautier, Director general de Construccion, y Carenas de la Armada. fol.* 17 Blätter Inhalt und 16 Kupertafeln, worauf sich 246 Fig. befinden.

Maderas de Roble necessarias para fabricar una Fragata de 44 Cañones. fol. 20 Blätter Inhalt und 20 Kupfertafeln, worauf sich 226 Figuren befinden.

Die Figuren in beyden Werken stellen die sämmtlichen zum Bau des Schiffs erforderlichen Hölzer vor. Sie sind nach einem dabey befindlichen verjüngten Maasstab gezeichnet. Der Text enthält die verschiedenen Dimensionen und die Anzahl dieser Hölzer, auch wo sie dienen sollen.

e) *Elements of Navigation by Amenadab Peck M. Ser. illustrated by variety of drawings.* 4to.

f) *Th. Haselden, The seaman's daily assistant. Lond.* 4to.

g) *Zeemans Oeffening over de Groote Zeevaart. Als mede een naauwkeurig Beschryving van het Dryfanker en desselfs Gebruik. In het Ligt gebragt door Jan de Boer, Examinateur der Zeevaart van de Nederlansche Ost-Indische Compagnie der Kamer Amsterdam. Amst. By Joh. van Keulen en Zoonen.* 8vo. 95 Seit.

Ausser der Beschreibung des Treibankers enthält dieses Buch auch eine Abhandlung, was man überhaupt bey dem Ankern und dem Lenssen vor dem Wind zu beobachten hat, wobey der Verfasser viele praktische Kenntnisse zeigt.

h) *An universal Dictionary of the Marine, or a copious explanation of the technical terms and phrases employed in the construction equipment, furniture, machinery, movements and military operations of a Ship, illustrated with variety of original desseins of Shipping in different situations, together with separate views of their Masts, Sails, Yards and Rigging, to which is annexed a translation of the French Seaterms and phrases collected from the works of Mess. du Hamel, Aubin, Saverien &c. by William Falconer, Author of the Shipwreck. London printed for T. Cadell.* 4to.

Das beste und vollständigste Buch, welches in diesem Fache in englischer Sprache vorhanden ist, nur sind die französischen Kunstwörter, welche der Verfasser zuweilen bey den englischen gesetzt hat, nicht allezeit richtig, und dieses ist auch manchmal der Fall bey den englischen in dem am Ende des Werks befindlichem Französisch-Englischen Wörterbuch der Marine. Eine bessere Uebersetzung der blossen Kunstwörter in beyden Sprachen hat *Escallier* geliefert. Falconers Wörterbuch ist mehrmals wieder aufgelegt und verbessert. Die neueste Ausgabe, welche ich kenne, ist vom Jahr 1789.

1770.

a) *Roland de Virloys Dictionnaire d'Architecture civile, militaire & navale, antique ancienne & moderne & de tous les Arts & Metiers qui en dépendent, dont tous les ter-* mes-

mes sont exprimés en François, Latin, Italien, Espagnol, Allemand & Anglois. Enrichi de 101 *Planches de Figures en taille douze.* 3 *Vol. 4to. Paris.*

In diesem Werk befindet sich eine unbedeutende Sammlung von Kunstwörtern der Schiffsbaukunst, wovon sowohl die Erklärung, als auch die Figuren, aus *Du Hamel de Monceau Architecture navale* genommen sind. Was die Beyfügung der fremden Sprachen betrift, so ist solche unter aller Kritik. Was der Verfasser in den elendesten Handwörterbüchern gefunden, hat er als gleichbedeutendes Kunstwort beygefügt, doch ist er sehr sparsam damit zu Werke gegangen, weil sich wenige von diesen Kunstausdrücken in gewöhnlichen Wörterbüchern befinden. Ueberdem sind diese durchaus unrichtigen Kunstwörter entweder durch die Unwissenheit des Abschreibers oder des Setzers dergestalt verunstaltet, dafs man kaum erkennen kann, zu welcher Sprache sie gehören.

b) *Tableau de tous les Pavillons, que l'on arbore sur les vaisseaux dans les quatre parties du Monde. av. fig.* 12mo.

c) Königl. *Preussisches Seerecht, nebst Aug. Hypol. Bone historischem Bericht sowol von den vormaligen alten, als auch* 1727 *publicirten neuen Seerechts des Königreichs Preussen. Königsb. 4to.*

d) *Andr. David Wyborgh, Kiaernen af Navigationen. Khvn.* 8vo.

e) *Voïage fait par Ordre du Roy en* 1768 *pour éprouver les montres marines, par Cassini fils avec le memoire &c. 4to. Paris.*

f) *Christ. VII. Forordn. om Sôe Enrolleringen i Danmark af* 1. *Febr. Khv. 4to.*

g) *Northcote's The Marine Practice of Physic and Surgeri.* 2 *Vol.* 8vo.

h) *Enschede de tutelis & insignibus navium. Leyden.*

i) *R. Waddington. The Sea Officers Companion. 4to.*

Derselbe Verfasser hat auch eine Abhandlung über die Navigation in 4to. herausgegeben.

1771.

a) *Observation du Droit de la Nature & des Gens touchant la capture & la detention des vaisseaux & effets neutres en tems de guerre. Tirée du nouveau Droit contraversé de Frd. Behmer. 4to. Hamb.*

b) *Hedegaards Forsög til en Tractat angaaende den Danske Söe-Ret indeholdende den vierte Bog af Christiani V. Danske og Norske Low.* 8vo. *Khvn.*

c) *Richwells Account of a Machine for pumping vessels at sea, without the labour of man.* Diese Abhandlung befindet sich in den *Transact. of the American Philosoph Society held at Philadelphia. Vol. I. p.* 289. 1771. *4to.*

d) *Das Recht der Assekuranzen und Bodmereien, systematisch abgehandelt.* Königsb. 4.

e) *Nic. Dittevés Falk, The ready observator or an infallible method for determining the Latitude at sea by altitudes of the Sun, 4to. Lond.*

f) *Astronomie nautique par M. le Monnier. Paris.*

g) *Essay on the most commodious methods of Marine surveing. Lond. 4to.*

h) *A Report from the Committee appointed the* 11. *Day of March* 1771 *to consider how his Majesty may be supplied with Timber. Published by Order of the House of Commons* 1771. *Folio.* 89 Seit. Mit einer Kupfertafel, worauf die Knien und Innhölzer eines 74 Kanonenschiffs gezeichnet sind.

Diese Paar Bogen enthalten die Meynungen der vornehmsten Schiffbauer damaliger Zeit, über diese wichtige Materie.

i) *Proposals for strengthening our Naval Institutions. Lond.*

k) *Sebastiano Gorgoglione Portulano del Mare Mediterraneo. 4to. Pisa.*

l) *Instruction Elementaire & raisonnée sur la Construction pratique des Vaisseaux en forme de Dictionnaire. Ouvrage publié par ordre de*

de Mr. de Boynes, Secr. d'Etat ayant le Departement de la Marine. Par M. Duranti Lironcourt, Enseigne des Vaisseaux du Roi. A Paris chez J. B. G. Musier, fils. Avec Appr. & Priv. du Roi. 32 S. Vorrede, 211 S. Inhalt.

Ein sehr verständlich und gut geschriebenes Buch, worin die vornehmsten Theile des Schiffs beschrieben und die Kunstwörter des Schiffbaues erklärt werden. Es sind keine Figuren dabey, weil es für die Eleven der französischen Marine bestimmt ist, bey deren Unterricht Modelle von Schiffen gebraucht werden, wovon die Theile aus einander genommen werden können.

m) *Examen maritimo Theórico Practico ó Tratado de Mechanica aplicado á la Construccion, Conocimiento y Manejo de los Navios y demas Embarcaciones. Por D. Jorge Juan, Comendador de Aliaga en la Orden de San Juan, Xefe de Esquadra de la Real Armada, Capitan de la Compañia de Guardias Marinas, de la Real Sociedad de Londres, y de la Academia Real de Berlin. En Madrid. En la Imprenta de D. Francisco Manuel de Mena, Calle de las Carretas. Con permiso Superior. 8vo.* 1ster Band. 428 S. 5 Kupfert. 2ter. 411 S. 9 Kupfert. Eine 2te Ausgabe ist 1780 zu Madrid herausgekommen.

Dieses ist das wichtigste Werk, welches über die Theorie des Schiffbaues und der damit verbundenen mechanischen Wissenschaften geschrieben worden. Die vielen Erfahrungen des Verfassers, vereint mit seiner grossen Kenntniss der höhern Mathematik, setzten ihn in den Stand, was besonderes zu leisten. Von dem Widerstand, den Körper im Wasser leiden, giebt er eine ganz neue Theorie, und seine vielfältigen Versuche über den Widerstand, den Flächen im Wasser leiden, bestätigen die Theorie des Pater Hoste. Im letzten Buche des zweyten Bandes sind blos die Resultate der vorhergehenden Theorien angeführt, um auch dem praktischen Seemann, der sich schwerlich auf Beobachtungen einlassen kann, nützlich zu seyn. Der Verfasser würde gewiss noch etwas grösseres und vollkommneres geleistet haben, wenn er die vielfältigen und entscheidenden Versuche hätte zu Rathe ziehen können, die nachher von *Borda*, *Condorcet* und *Romme* angestellt worden sind, den Widerstand des Wassers auf Körper von verschiedener Gestalt und bey verschiedener Bewegung zu bestimmen. Doch hat er wirklich mehr geleistet, als was man von einem einzigen Manne erwarten konnte. In der Einleitung seines Werks giebt er eine kurze Uebersicht von dem Inhalt der vornehmsten Schriften, die über die Theorie des Schiffbaues geschrieben worden.

Herr *Leveque* hat dieses vortrefliche Werk ins Französische übersetzt, und etliche Rechnungsfehler darin verbessert, auch einige Anmerkungen hinzugefügt, der Titel dieser Uebersetzung ist:

Examen maritime theorique & pratique ou traité Mechanique appliqué à la construction & à la manoeuvre des Vaisseaux & autres Batimens par Don George Juan, Commandeur d'Aliage &c. Traduit de l'Espagnol avec des additions par M. Levêque Ing. Hydrogr. de la Marine Corresp. de l'Acad. Roy. de Marine & du Musée de Paris, Prof. Roy. en Hydrographie & Mathem. à Nantes. A Nantes chez l'Auteur (traducteur) A. J. Malassis & Despilly. 1783. *4to. Tome I.* 12 S. Vorrede des Uebersetzers, 396 S. Inhalt, 14 S. Register, 5 Kupfert. *Tome II.* 364 S. 20 S. Register, 9 Kupfert.

n) *Methode om de Breedte te vinden, zo by Dag als by Nagt op wat onbepaalde tyd dat het mag zyn, en de waare tyd te bepaalen voor de plaats, waar men zig bevind zo dat men zyn Horologie kan reguleren; door de Observatie van een Star, waar van de Declinatie zo wel als de Streek bekend is. Amst. by J. Ducoux.* 48 S. 8vo.

1772.

a) *Ardesoif's Introduction to Marine Fortification and Gunnery. w. C. 8vo. Lond.*

b) *Expositions des moyens les plus faciles de resoudre Plusieurs Questions dans l'art de la Navigation; & demontrés à l'aide des Principes de Geometrie elementaire avec une Table des Sinus verses & de leurs Logarithmes. Paris chez Saillant & Nyon. 8vo* 1ster Theil 96 S. 3 Bogen Tafeln. 2ter Th. 136

136 S. 4 Kupferpl. Der Verfasser dieses Elementar-Buchs ist wahrscheinlich *Le Monnier*.

c) *The practical Navigator and Seaman's daily Assistant, being a complete System of practical Navigation, improved and rendered easy to any common Capacity. The whole exemplified in a Journal kept from London to Madeira &c. by John Hamilton Moore. Lond.* 8vo.

Die 8te Ausgabe dieses sehr deutlich und gut geschriebenen Handbuchs der Navigation ist vom Jahr 1784. *Lond.* 8vo. 304 S. Inhalt, 200 S. Tafeln. Sie ist vom Verfasser verbessert und vermehrt worden, auch ist ausser andern noch die Methode hinzugefügt, die Latitudo durch den Mond und die Planeten zu finden. Die neueste Ausgabe ist vom Jahr 1791.

Moores Seaman's daily assistant ist auch besonders gedruckt in den Jahren 1779, 1780 u. 1785. *London.* 8vo.

d) *Tables for correcting the apparent distance of the moon and a star from the effects of refraction and Parallax published by Order of the Commissioners of Longitude. Cambridge.* 4to.

e) *Hydrographie Françoise depuis 1737 jusqu'en 1772 par Mons. Bellin.* 2 *Vol.*

f) *C. G. Kratzenstein, Præsidii Classis regiæ Sanitatem conservandi method. Hafn.*

Derselbe Verfasser hat auch eine Abhandlung geschrieben, unter dem Titel:

Sella marina observandis ecclipsibus satellitum Jovis accommodata.

g) *Henr. Callisen, Disp. inaug. de præsidii classis regiæ sanitatem tuendi methodo.* 8vo. *Hafn.*

Diese Streitschrift ist auch ins Deutsche übersetzt, unter dem Titel:

Hr. Heinrich Callisen. Abhandlung über die Mittel, die Seefahrenden und insbesondere die Besatzungen der Königl. Dänischen Kriegsschiffe gesund zu erhalten, übersetzt von J. P. G. Pflug. Copenh. 8vo. 86 S.

h) *Dietr. Christ. Fester.* (Navigations Examinator in Drontheims Stift) *Mathematiske Betænkninger om Bevægelsens og Tyngdens första Grundsætninger.* 2) *Om at finde Legemernes Tyngde ved Vægten.* 3) *Om de flydende Legemers Tyngde, samt deres Virkning i Tyngden af de faste.* 4) *Om Legemers Bevægelse ovenfra nedad, og* 5) *Om de svingende Tyngders eller om Pendulernes Bevægelse. Khvn.* 4to.

i) *Martin's, Mariners Mirror.* 3 *Parts. Lond.* 8vo.

k) *Th. Bye, Laws of the Maritime Society.*

1773.

a) *Gerh. Oelrichs, dat Rigische Recht und de gemeenen Stichtischen Rechte ym Sticht van Ryga, geheten dat Ridder-Recht &c.* 4to. *Bremen.*

In diesem Buche befindet sich das alte Rigische Seerecht.

b) *Christ. Carl Lous, Experimentorum ad compassum perficiendum & unicuique usui tam nautico quam terrestri accommodandum ut & virium magneticarum quantitatem explorandam & æstimandam spectantium. Havn.* Auch zu Soröe. 4to. mit 8 Kupfert.

Eben derselbe Verfasser, der sich durch seine vielfältigen Schriften so sehr um die Navigation verdient gemacht hat, gab auch in diesem Jahr zu Soröe eine *Nova & accurata mappa nautica reducta maris Balthici* heraus.

c) *Additional-Artikel zur Schiffer- und Schiffsvolks-Verordnung. 26. Aug. 1773. Hamb.* 4to.

d) *Voyage par Ordre du Roy pour éprouver les montres marines de Berthoud par de Fleurieu.* 4to. 2 *Vol. avec fig. Paris.*

e) *John Adams the young Sea-officers Assistant. Lond.* 4to.

f) *Richard Hotham, Reflections on East India shipping. Lond.* 8vo. Hiezu gehört noch: *On the East India shipping for the year* 1773, 1774. 4to. und *Appendix.* 1775. 4to.

g) *Berthoud Eclaircissemens sur l'invention des nouvelles machines &c. pour la determination des longitudes en mer. Paris* 4to.

h) *Cal-*

h) *Calcul raisonné de la force d'un appareil pour tirer un vaisseau à terre par M. Thevenard.* Diese Abhandlung befindet sich in den *Mem. de l'Acad. Royale de Brest. Tom. I.* 1773.

i) *Der wohl instruirte Schiffer, und zwar was derselbe vor angetretener, währender und nach abgelegter Reise, zu beobachten hat. Nebst einem Anhange, in welchem die vornehmsten See-Contracten, Schiffs-Documenten, und andere denen zur See fahrenden und negotiirenden nützliche Nachrichten enthalten. Dritte vermehrte und verbesserte Auflage. Lübeck und Wißmar. Auf Kosten guter Freunde,* 8vo. 176 S.

Wann die erste Ausgabe dieses, sowol für Schiffer, als auch für Rheder, Befrachter und Versicherer, nützlichen Buchs, gedruckt worden, ist mir nicht bekannt.

Es ist auch eine dänische Uebersetzung davon vorhanden, wobey sich viele die Schiffahrt betreffende dänische Verordnungen befinden. Der Titel derselben ist:

Den vel-instruerede Skipper eller fuldstændig Anviisning, hvad en Skipper har at iagttage, baade förend han tiltræder Reysen, samt imedens den varer, og efterat den er fuldendt, med et Tillæg, hvorudi indeholdes de fornemste Söe-Contracter &c. forögct med den hele Danske Söe-Ret, Efterretning om det Danske Lootsvæsen, og Udtog af de Anordninger, som vedkommer Söefarten, og saaledes indrettet paa det fordeelagtigste for alle, saavel dem, der beseyle öster-og Nord-söen, som og Middelhavet og de længere Farvande. Khvn. Bekostet af Fr. Chr. Pelt. Böghandler paa Börsen. 8vo. 1776. 544 S.

k) *J. D. Schlichting, nieuw hervormd Examen van Land en Zeechirurgie. Amst.* 8vo. *By A. Graal. tiende Druk.*

l) *Manuel des Marins ou Explication des Termes de Marine, Par Monsieur Bourdé, Officier des Vaisseaux de la Compagnie des Indes. A l'Orient chez Julien le Jeune Fils, & se trouve chez les Libraires du dans les differents Ports de Mer.* 8vo. 540 S.

Dieses ist das beste Hand-Wörterbuch der Marine in französischer Sprache. Die praktische Kenntniss des Seewesens, die der Verfasser in einem hohen Grade besass, setzte ihn in den Stand, einen grossen Vorrath von Kunstwörtern zu liefern, die man in keinem vorhergehenden Wörterbuch findet. In Ansehung der Erklärung der Kunstwörter geht *Bourdé* ebenfalls mehr ins detail, als seine Vorgänger gethan haben. Hr. *Saverien* sucht aus Neid in der Vorrede zu der letztern Ausgabe seines *Dictionnaire de Marine* vom Jahr 1781 die Verdienste des *Bourdé* und *Falconer* zu verkleinern, weil sie mehr geleistet haben, als er, und sein Wörterbuch nichts originelles enthält, sondern blos eine Compilation ist.

m) *Memoires de l'Academie Royale de la Marine à Brest.* 4to. 1 *Vol.*

n) *History of the Female Shipwright, to whom Government has granted a Pension of Twenty Pounds per Annum during Life. Written by Herself. Lond.* 191 S. 12mo.

o) *Jo. Henr. Fricke diss. compar. Juris naut. rigensis & hamburgensis antiqui in materia Havariarum. Kilon.* 4to.

p) *Jo. Henr. Fricke diss. de Havariarum discrimine inprimis ex legibus nauticis Germaniæ septentrionalis. Kil.* 4to.

q) *William Wilson, Elements of Navigation.* 8vo. *Lond.* Auch 1783 und 1784. *Edinb.*

Seine zu verschiedenen Zeiten gedruckte Anleitung zur Navigation hat den Titel: *Navigation made easy.* 8vo. und auch *Navigation new modelled.*

r) *W. Puddicombe, The mariners instructor. Lond.* 12mo.

s) *Précis des recherches faites en France depuis l'année* 1730. *pour la determination des Longitudes en mer par la mesure artificielle du tems par M. le Roi. Amst.* 4to.

1774.

a) *J. Simmons. An Account of a simple, easy and effectual method for preserving his Maje-*

Majesty's Navy from its present great Decays. 4to. 9 S,

Des Verfassers Methode ist, die Schiffe nur allein von dem besten Holz zu erbauen, und sie vor Schnee und Regen unter Schutz zu bringen.

b) *Erläuterungen zum Verstande der Schiffahrt und des Seekrieges, nach alphabetischer Ordnung durch den Herausgeber der Kriegs-Bibliothek gesammlet. Breslau bey Korn.* 8vo. 40 S. Vorrede. 560 S. 8vo.

Der Verfasser dieses elenden Produkts heisst *van Groeben.* Bey jeder Erklärung eines Kunstworts sieht man, dass er gar keine Kenntniss des Seewesens gehabt hat, Allenthalben giebt er falsche Definitionen und verwechselt auch die allerbekanntesten Sachen mit einander, doch zieht er sich jederzeit sehr kurz aus der Verlegenheit.

c) *Hessenkamps kurze Geschichte der Bemühungen die Meereslänge zu erfinden. gr.8vo. Lemgo.*

d) *Andr. Davidsen Wiborgh, Nye Videnskab angaaende de Navigationen til Nytte for de Söefarende. Khv.* 8vo.

e) *Aaskow Diarium medicum navale in expeditione Algieriensi. Hafn.* 8vo.

f) *Isaac Boyer. Proposal for determining the Long. at sea by observation, independent of any time-keeper, or of the truth of the magnetic Compass.* 8vo. *Lond.*

g) *Benjamin Donn. The british mariners assistant containing 40 tables adapted to the several purposes of trigonometry and Navigation.* 8vo. *Lond.* Auch 1775.

h) *N. D. Falk. The seamans medical instructor.* 8vo. *Lond.* Es ist auch ins Deutsche übersetzt, und 1775 zu Utrecht ins Holländische. 8vo.

i) *T. Kean. A new and easy method of finding the long at sea.* 8ov.

k) *James Lind. Essay on the most effectual means of preserving the Health of Seamen. A New Edit: Lond. Wilson.* 8vo. 363 S.

l) *Suite du Precis sur les montres marines &c. par M. Le Roy. Leyde 4to.*

m) *Description des Aventuriers Flibustiers &c. par Aex Oli Oexmelin nouvelle Edit. Lyon. 12mo.*

n) *Jo. Petr. Soltau, de eo quod justum est circa Havariam particularem sec. Statut. Hamb. part. II. Tit. XVII. & XIX.* 4to. *Lips.*

o) *Mackenzie's Treatise of maritime Surveying with an Essay on Draughts and Surveys. w. pl.* 4to. *Lond.*

p) *Ivarus Dam. Just. Anviisning til Have-Vasenet. i 3 Deele. Wiborg.* 8vo.

q) *Seaman's Useful Friend and Companion.* 8.

1775.

a) *Th. Parkers. The laws of shipping and insurance, with a digest of adjudged cases. Lond.* 4to. Auch 1778 ibid.

b) *J. Potters, Griechische Archäologie oder Alterthümer Griechenlands, aus dem Engl. übersetzt von J. J. Rambach.* 3 Bände. 8.

In diesem Werke findet man viele schätzbare Nachrichen, welche die Schiffe und die Schiffskunst der Griechen betreffen.

c) *Neptune Oriental par M. d'Apres. Paris & Brest.* Atlasformat.

d) *Magellan, Description des Octans & des Sextans Anglois. Paris* 4to.

e) *Mannevillette Instructions sur la Navigation des Indes orientales & de la Chine.* 4to.

f) *Hennert Elementa Architecturæ navalis & Pyrotechniæ.* 8. *Ultraj.*

g) *Les longitudes par la mesure du tems ou Methode pour determiner les longitudes en mer par M. Berthoud. Paris.*

h) *Abstract on the Mechanism of the motions of Floating Bodies. By M. de la Croix Commissary General of the Marine &c. Translatet from the French, and published by Admiral*

miral Knowles and reprinted. Lond. for J. Robson. 4to. 53 S. 1 Kupfert.

Diese Abhandlung ist zuerst in den *Mem. des Sc. & des beaux Arts du mois d'Avril* 1735. *Article XXXV. à St. Petersbourg de l'imprimerie de l'Acad. des Sc.* 12mo. 124 S. bekannt gemacht, unter dem Titel: *Extrait du Mechanisme des mouvemens des corps flotans par M. de la Croix, Commissaire Generale de la Marine &c.* Die dazu gehörigen Eclairciſſemens befinden ſich in denſelben Memoires auf der 33 u. f. Seite. 1773 wurden verſchiedene Exemplare davon beſonders gedruckt, welche aber nur blos vertheilt und nicht verkauft worden ſind.

Die engliſche Ueberſetzung iſt wolgerathen. Statt einer Vorrede ſagt der Admiral kürzlich, daſs er aus dieſer Schrift mehr theoretiſche Kenntniſs des Schiffbaues erlangt hätte, als aus jeder andern ihm bekannten, und daſs ſie ihm inſonderheit bey dem Bau verſchiedener Linienſchiffe und Fregatten in Rusland ſehr nützlich geweſen, weil die Grundſätze, welche dieſelbe enthalte, vollkommen mit ſeinen Verſuchen übereinſtimmten.

Der Inhalt der Schrift betrift eigentlich nur das Gleichgewicht der Schiffe, wobey der Verfaſſer durch viele ſinnreiche Experimnete die Lage des Schwerpuncts ſucht, wie auch den Punct, um welchen das Schiff ſchwankt. Dühamel *de Monceau* hat bey ſeiner *Architecture navale* dieſe Abhandlung benutzt.

i) *Tractat om Skepps-Byggeriet, tillika med Förklaring och Bevis öfver Architectura Navalis Mercatoria &c. Genom. Fredrich Hindr: af Chapman, Riddare af Kongl. Svärds Orden, öfver Skepps-Byggmästare vid Arméens Flotta, samt Ledamot af Kongl. Vettenskaps Academien i Stockholm. Stockholm, Trykt hos Asseſsoren Johann Pfeiffer.* 4to. 245 S. 16 Kupferpl. und 8 Blätter mit berechneten Tafeln.

Dieſes Werk iſt eines der vortreflichſten, daſs über den theoretiſchen Theil des Schiffbaues geſchrieben worden, und verdient demjenigen des Jorge Juan an die Seite geſetzt zu werden. Der gelehrte Verfaſſer läſst ſich mit ungemeiner Sachkenntniſs über die Theorie der Baukunſt der mehrſten Arten ſowohl zum Kriege, als auch zur Kauffarthey dienenden Schiffe, und deren Bemaſtung und Bewegung im Waſſer, ein: Inſonderheit auch über die in verſchiedenem Betracht veränderliche Lage des Schwerpuncts der Schiffe und über die Ausmeſſung und Belaſtung derſelben. Neben dieſen findet man auch eine Berechnung des Widerſtandes im Waſſer, und eine Unterſuchung, welche Schiffstakelaſche die vollkommenſte iſt. Ein Theil dieſes Buchs bezieht ſich auf den ſchon 1768 unter dem Titel, *Architectura navalis mercatoria*, herausgegebenen Schiffsbau-Atlas.

Es ſind von dieſem äuſſerſt ſchätzbaren Werke zwey franzöſiſche Ueberſetzungen vorhanden. Der Titel der erſten iſt:

Traité de la Construction des Vaiſſeaux avec une explication ou l'on demontre les principes de l'Architecture navale marchande, & des navires armés en courſe. Par M. *Fréderic de Chapmann, Chev. de l'ordre du Roy de Suede &c. &c. Traduit du Suedois &c. Paris* 1779. *chez Saillant & Nyon & la veuve Deſaint.* 8 S. Vorrede, 169 S. Inhalt, XI Kupferpl. *folio maj.*

Der Ueberſetzer hat nicht die geringſte Kenntniſs von den Kunſtwörtern des Schiffbaues gehabt, und hat die mehrſten entweder falſch, oder durch unrichtige Umſchreibungen überſetzt, daher man den Inhalt an etlichen Stellen ſchwerlich verſtehen kann. Auf einem am Ende angehängten Blatt bekennt er ſelbſt ſeine Unwiſſenheit, und erſucht den Leſer dieſe Fehler zu verzeihen.

Die andere Ueberſetzung iſt von dem im theoretiſchen und praktiſchen Schiffbau ſo ſehr erfahrnen Hrn. *Vial du Clairbois.* Derſelbe hat freylich verſchiedene Stellen des Originals weggelaſſen, aber dagegen etliche Kupfertafeln aus der *Architectura navalis mercatoria* hinzugefügt, und das ganze Werk mit ſeinen eigenen Anmerkungen bereichert. Der Titel davon iſt:

Traité de la Construction des Vaiſſeaux avec eclairciſſemens & demonſtrations touchant l'Ouvrage intitulé Architectura navalis mercatoria &c. par F. H. Chapmann, Chevalier de l'ordre Royale de l'Epée &c. Traduit du Suedois, publié avec quelque notes & additions pour rendre la lecture independante du grand ouvrage en planches du même Auteur, Architectura &c. mentionné ci deſſus, par M. *Vial du Clairbois, Sous-Ingenieur-Constructeur & de l'Acad. Roy de*

de la Marine. A Brest chez R. Malassis, à Paris chez Durand neveu & Jombert jeune 1781. *Avec Appr. & Priv. du Roi.* 24 S. Vorrede und Dedication, 146 S. Inhalt. 4.

Clairbois Anmerkungen zu diesem Buch sind auch ins Schwedische übersetzt, wobey sich auch eine Sammlung französischer Seetermini mit der schwedischen Uebersetzung befindet, die aber sehr unbedeutend ist. Der Titel davon heisst:

Anmärkningar vid Ofverstens och Riddarens af Kongl. Svärds Orden Herr af Chapmans Tractat om Skepps-Byggeriet. Författade på Fransuska af Herr Vial du Clairbois Under-Skepps-Byggmästare uti Kongl. Fransysk Tjenst. öfversatte på Svenska af M. A. Norberg, Byggmästare vid Hjelmare Slussverk, och hvilken äfven härvid bifogat en Ord-Bok som innehåller Svensk öfversättning på de uti detta Verk, så uti Skepps-Byggeriet, som Sjömanskapet före-kommande Fransyska Konst-ord samt sådana Sjö-Termer af samma Språk, hvilke uti Avisor, Rese-och Lefvernes-Beskrifningar vanligast förekomma. Stockholm, tryckt hos And. Jac. Nordström. 1782. *4to.* 115 S. 20 Kupferplat.

In den neuen Abbandlungen der Königl. Schwedischen Academie der Wissenschaften zu Stockholm im 8. Bande No. 4. steht auch von diesem *Chapman* eine Abhandlung unter der Ueberschrift:

Ueber die richtige Art, die Höhe des Schwerpuncts eines Schiffes anzugeben, wenn es sich im Wasser befindet, völlig ausgerüstet, oder nicht, wofern man nur den Riß hat, nach welchem es gebauet ist, von Friedrich von Chapman.

1776.

a) *Essais geometrique & pratique sur l'Architecture navale à l'usage des Gens de Mer par M. Vial du Clairbois. Tome Premier, contenant le Discours. A Brest chez R. Malassis. Paris chez Durand, Neveu. Av. Appr. & Privil.* 19 S. Vorrede 373 S. Inhalt. *8vo. Tome second contenant les Planches.* 15 Kupfertafeln.

Ein sehr nützliches Buch worin der Verfasser insonderheit die Bouguersche Theorie über die Lage des Schwerpuncts und die Berechnung des Inhalts des Wasserraums, vorträgt, und solche durch seine Bemerkungen wobey er hauptsächlich *Bezout Cours de Mathématique* benutzt hat, erläutert.

b) *Christ. VII. Matricul for Söe Etatens Lægder i Norges fire Stifter. Khvn.* 4 Bände *fol.*

c) *Sam. Dunn. The Navigators Guide to the Oriental or Indian Seas. Lond.* 8vo.

d) *Traité sur la Construction des Vaisseaux, dedié & présenté au Roi, par M. le Comte du Maitz de Goimpy, Capitaine des Vaisseaux de Sa Majesté, Chevalier de l'ordre Royal & Militaire de Saint Louis, de l'Acad. Roy. de Marine. A Paris chez D. C. Couturier, pere & Couturier, fils, Avec Appr. & Priv.* 20 S. Vorrede, 211 S. Inhalt, 2 Kupfertafeln. *4to.*

Bouguers und Eulers Theorien haben dem Verfasser bey der Bearbeitung dieses Werks hauptsächlich zur Richtschnur gedient, doch sind solche an manchen Stellen durch seine eigene Bemerkungen und Erfahrungen berichtiget worden.

e) *Fr. V. Forord. om det indenlandske Skibsbyggeries Opmuntring og Forfremmelse i Danmark og Norge. Khvn. 4to.*

f) *Kong Kristian VII. Artikler for Kommandörerne og Mandskabet paa de Gröndlandske Handels og Fiske-Fangst Skibe,* Dänisch und Deutsch. *Khvn.*

g) *John Pringle, Discourse upon some late improvements, of the means &c. of preserving the health of mariners. Lond. 4to.*

Diese Abhandluug befindet sich auch in *Pringle's six Discourses on air, the Torpedo, the Tellescope, Gunnery, Health of Mariners &c. Lond.* 8vo. 1783 und ist Deutsch übersetzt von Wichmann. Göttingen.

h) *Johannes Christ. Cramer Pröve til en dansk Navigations eller Styrmands Bog. Söroe.* 8vo.

i) *Christ. Carl Lous, Et nyt Paskort over Kattegattet. Söroe.*

k) *A*

k) *A Wakely's Mariner's, Compass rectified. Lond. 8vo.* 1781. *ibid.*

Diese Verbesserung des Kompasses ist schon im vorigen Jahrhundert von *Wakely* bekannt gemacht.

l) *Sjömäns Dagelige Assistent, eller Anwisning uti de nödvändigaste Stycken af Navigation Wetenskapen med dertill nödige Figurer och Tabeller utgifven af Lars-And. Chierlin, Föreståndare vid Stockholms Stads Navigations Schola. Med Kongl. Maj. Aller Nådigste Privilegio förfedd, och till Trycket befordrad af bemälte Stads Sjömans-Hus Direction. Stockholm hos Ad. C. Holmerus.* 168 S. 23 Bogen Seetafeln. *4to.*

Dieses ist die neueste und beste Anleitung zur Steuermannskunst in schwedischer Sprache. Der Verfasser hat bey seiner Arbeit die vorzüglichsten englischen Schriften in diesem Fach benutzt.

m) *Kents Biographia Nautica or Memoirs of illustrious Seamen. 4 Vol. W. C. 8vo.*

n) *Rud. Gülich diss. de termino a quo praescriptionis ex contractu assecurationis secundum ordinat. Hamb. Goettingen. 4to.*

1777.

a) *Vocabulaire des Termes de Marine Anglois & Francois en deux Parties orné de Planches avec une Explication des Figures qui y sont contenues, & des definitions de quelques Termes de Marine, principalement ceux de Greément. A. Paris de l'Impr. Royale 4to. Partie I.* 22 S. Vorrede 88 S. welche das Engl. Franz. Wörterbuch enthalten, 7 S. Erklärung der 4 Kupferpl. *Partie II.* 152 S. welche das Franz. Engl. Wörterbuch enthalten, wobey sich 27 Kupferpl. befinden deren Erklärung von *p.* 153 bis 287. geht.

Dieses ist das vollständigste Wörterbuch in beyden Sprachen. Der verdienstvolle Verfasser Hr. *Lescallier* hat die Seetermini nicht allein aus den besten Werken geschöpft, sondern auch dieselben weit vollständiger geliefert als seine Vorgänger gethan hatten, wozu er auf seinen Reisen auf verschiedenen englischen Schiffen und durch besondere Unterstützung in England die beste Gelegenheit gehabt hat. In Ansehung der englischen Kunstwörter hat er insonderheit Falconers Wörterbuch benutzt, doch ist die Anzahl der Wörter und Redensarten in dem seinigen weit grösser, auch die Uebersetzung ins französische durchgehends richtiger.

Im Jahr 1784. wurde zu *London chez P. Emsly Libraire dans le Strand*, eine neue Ausgabe davon in 8vo. veranstaltet.

b) *Nouvelles Expériences sur la Resistance des Fluides, Par M. M. d'Alembert, le Marquis de Condorcet, & l'Abbé Bossut, Membres de l'Academie Royale des Sciences &c. M. l'Abbé Bossut, Rapporteur. A. Paris chez Claude-Antoine Jombert, avec Appr. & Priv. du Roi.* 8vo. 232 S. 5 Kupferpl.

Diese so finnreichen Versuche verbreiten über die Theorie von dem Widerstand des Fluidums ungemein viel Licht und sind zugleich ein Beweis, dass die bekannten Theorien noch nicht anwendbar genug sind.

Andere hieher gehörige Versuche des *Chevalier Borda* stehen in der *Hist. de l'Acad. R. des Sciences Année* 1763. *Avec les mémoires de Mathematique & Physique pour la même Année tirés des Regiſtres de cette Acad. A Paris de l'Impr. Roy.* 1766. S. 358-377. unter dem Titel: *Experiences sur la Resistance des Fluides par M. le Chev. Borda;* und noch ähnliche in der *Hist. de l'Acad. &c. Année* 1767. *A Paris &c.* 1770. S. 495-503. In den *Memoires de l'Acad. Royale de la Marine à Brest* 1773 steht ebenfalls eine Abhandlung, unter dem Titel: *Sur l'Etablissement d'une nouvelle Théorie de la resistance des Fluides, par M. de Marquerie.*

c) *Dédale, c'est à dire Inventions nouvelles pour l'avantage de la navigation en général & principalement sur Mer. Berlin chez G. A. Lange, 4to 3 Pl.*

Davon ist eine vom Verfasser selbst gemachte deutsche Uebersetzung ohne sein Wissen herausgekommen unter dem Titel:

Daedalus das ist neue Erfindungen zum Vortheil der Schiffahrt überhaupt, hauptsächlich aber auf der See von Christian Gottlieb Berger, der Arzeney-Wissenschaft Doctor. Mit 3 Kupfertafeln. Berlin bey G. A. Lange. 1781. ½ B. Vorrede 63 S. *8vo.*

Etliche Jahre später gab derselbe Verfasser noch eine vollständigere Schrift heraus, worinn er die erste für unreife zu früh abgebrochene Frucht erklärt, der Titel davon heisst.

Vor-

Vorschläge zur Vervollkommnung der Schifffahrt. Den Seefahrenden Nationen gewidmet. Berlin 1787. *Bey S. F. Hesse.* 3 B. Dedication und Vorrede. 293 S. 8vo. 3 Kupferpl.

Es ist nicht zu verwundern, dass ein Mann der nicht die allergeringste theoretische und praktische Kenntniss des Schiffbaues, der Gestalt des Schiffs, und der Regierung und Besteurung desselben, besitzt. auf Abwege gerathen muss, wenn er Projecte zur Verbesserung der Schiffskunst macht. Die Vorschläge des Hrn. Bergers sind von der Art, dass jeder der auch nur die geringste Kenntniss des Schiffbaues hat, sie durchaus für unanwendbar erklären wird.

d) *Recueil pour servir à l'histoire generale de la Marine 2 Vol. 12mo Paris.*

e) *Oracion academica en ocasion de la inauguracion de la real Academica de los Cavalleros de Guardia Marina de Cartagena el 3 de Setembre 1777. Por el Doctor Jacintho Ceruti. Primero Professor de Mathem. en esta Acad. Murcia 4to.*

f) *R. Waddington complete System of Navigation. Lond. 4to.*

Von demselben Verfasser ist auch in diesem Jahr herausgegeben. *Epitome of theoretical and practical Navigation. 4to ibid.*

g) *Christ. Carl Lous, Et nyt Paskort over Drogden og begge Belterne.*

h) *Joh. Carl von der Becke, von der allgemeinen Brauchbarkeit mehrerer Theile der positiven Jurisprudenz nebst Plan von Handlungs, Wechsel und Seerecht. 8vo. Göttingen.*

i) *Cartilla Maritima, que contiene los nombres de los Palos y vergas de un Navio: el uso de las Jarcias, y Cabos de labor con el largo y grueso que cada uno debe tener. La Obligacion del Official de Mar: las voces que emplean los Marineros en las faenas, y nombres de las partes y ligazones mas principales de un navio. Dispuesta por Don Santiago Zuloaga Capitan de Fragata graduado de la Real Armada, y Maestro de Maniobras de la Real Academia de Cavallero s Guardias Marinas, Nueva edicion aumentada de lo que corresponde al detall de un Navio. Cadiz en la Imprenta de la Compañia de Cavalleros Guardias-Marinas.* 141 S. 12mo.

Dieses Buch enthält eine Beschreibung von dem Gebrauch der Rundhölzer und der sämtlichen Schiffstakelasche, auch befinden sich dabey Tafeln von der verschiedenen Länge und Dicke derselben bey der spanischen Marine; eine Beschreibung wie verschiedene Schiffsarbeiten verrichtet werden und eine Erklärung vieler Kunstwörter des Schiffbaues.

Dieser *Zuloago* hat auch einen *Tratado instructivo y practico de Maniobras navales.* 2 Bände. ungefähr 800 S. herausgegeben.

k) *La Marine des Anciens Peuples expliquée & considerée par rapport aux lumieres qu'on en peut tirer pour perfectionner la Marine moderne; Avec des Figures representant les Vaisseaux de guerre de ces Peuples. Par M. Le Roy de l'Acad. R. des Inscriptions & Belles Lettres, Professeur & Historiographe de l'Acad. d'Achitecture, & de l'Institut de Bologne. A Paris ches Nyon aîné & Stoupe. Avec Appr. & Priv. du Roi.* 35 S. Vorrede, 224 S. 6 Kupferpl.

Der Verfasser hat in der That etwas Licht über die Schiffskunst der alten Völker verbreitet, insofern sich solches bey den zweydeutigen und unbestimmten Nachrichten, die uns davon übrig geblieben sind, thun lässt.

Das folgende Werk ist eine Fortsetzung des ersten, und es verdient insonderheit deswegen gelesen zu werden, weil der Verfasser darin die Takelasche der Schiffe der Alten mit der jetzigen vergleicht, und durch angestellte Versuche, verschiedene Verbesserungen daraus herzuleiten sucht. Es führt den Titel:

Les Navires des Anciens considérés par rapport à leurs voiles, & à l'usage qu'on en pourroit faire dans notre Marine ouvrage servant de suite à celui qui a pour titre, la Marine des anciens Peuples. Par M. Le Roy, de l'Acad. Royale &c. A Paris chez Nyon aîne. 1783. 8vo. 43 S. Dedication und Vorrede &c. 240 S. 3 Kupferpl.

Derselbe Verfasser hat noch eine andere Schrift über die langen Schiffe der Alten bekannt gemacht, unter dem Titel:

Nouvelles recherches sur le Vaisseau long des Anciens &c. par M. Le Roy. Paris 1768.

Ausser

Ausser den Schriften über die Schiffe und Schiffskunst der Alten die ich schon angezeigt habe, findet man noch eine Abhandlung in der neuen Kriegsbibliothek. S. 319. u. f. auch hat *Chr. Scheibeler* ungefähr im J. 1654 eine Abhandlung über diesen Gegenstand herausgegeben, unter dem Titel: *De varietate navium.*

l) *Verbetering tot het boegsceren, ten dienste van de Navigation, door J. G. Walteling. Amst. by J. Wessing Willemst.* 40 S. 8vo.

1778.

a) *Tarif général du Toisé des Bois & de la marque avec une Instruction sur le bordage & des observation pour servir en quel tems & en quelle saison il faut abbatre le bois &c. A Paris chez J. Bastien.* 388 S. 8vo.

b) *Description de l'Art de la mâture, par M. Romme, Professeur &c. Fol. maj.* 82 S. m. K.

Dieses Werk ist mit demjenigen des Hrn. *Forfait* das beste, welches über den praktischen Theil der Kunst des Mastenmacher geschrieben worden.

c) *The Seaman's Manual containing all the Technical Words and Phrases used at Sea and belonging to a Ship; Including all those introduced in later Years, and not to be met with in any work of the Kind; Alphabetically arranged, together with Instructions to young Men entering on a Seafaring Life; with the Duty of a Midshipman; By a Lieutenant in His Majesty's Navy. Lond. Printed for the Trusters at the Literary-Press. No.* 14. 108 S, 12mo.

Der Verfasser ist *Robert Willson.* Das Buch enthält die Kunstwörter, welche in *Falconers* und *Blankleys* Wörterbüchern stehn, wobey nur blos die Erklärungen abgekürzt sind. Als Seemann von Profession würde der Verfasser dem Publikum einen weit grössern Dienst erzeigt haben, wenn er die Zahl der Kunstwörter der Marine zu ergänzen gesucht hätte; allein es fehlen sogar etliche der bekanntesten, weil er nicht einmal *Escalliers* Buch benutzt hat.

d) *Copy of the Instruction to Captains of Privateers &c. extracted from the Registry of his Maj. high Court of Admirality of England, english and german. Kopenh.* 4to.

e) *Kochs Europäisches Land- und See-Kriegs-Recht.* 8vo.

f) *Lettre d'un Officier sur la Marine du Roi.* 8vo. *Brest.*

g) *Richard Pickersgill Track of his Majesty's armed Brig Leon from England to Davis's Streights and Labradore with Observations for determining the Longitude by Sun and Moon; also the variation of the compass and dip of the Needle as observed during this said voyage in* 1766.

Diese Abhandlung befindet sich in den *Phil. Transact.* 1778. *p.* 1057.

h) *Sam. Dunn's Theory and Practice of the Long. at Sea.* 8vo. m. K.

Derselbe Verfasser hat auch ein *Epitome of Practical Navigation.* 8vo. herausgegeben.

i) *Fr. V. Anord. for Lots Selskabet i Helsingöer.*

k) *Nödige Reglemente för Skjepsmätare. Stockh.*

l) *Pilote Americain septentrional, trad. de l'anglois, par M. le Rouge. Paris.* 2 *Vol.* Atlasformat.

m) *Anleitung zur Steuermannskunst, den Weg auf der See zu finden und zu berichtigen, entworfen von Lampert Hinrich Röhl, Professor der Mathematik und Astronomie auf der Acad. Greifswald, Mitglied der Königl. Acad. der Wissenschaften zu Stockholm. Greifswald bey A. F. Röse.* 392 S. 210 S. mit Tafeln und Erklärungen. 8 Kupferplat.

Ein sehr wohlgerathenes Buch, welches den deutschen Steuerleuten zur Erlernung ihrer Kunst ungemein zu empfehlen ist. Es handelt, ausser den gewöhnlichen Vorkenntnissen, auch insonderheit von der Methode, die Latitudo zu finden, wozu eigentlich die Tafeln dienen. Zu wünschen wäre es gewesen, dass in einem folgenden Bande auch Anleitungen wären gegeben worden, die Länge zu finden; allein dieser

zweyte Band ist meines Wissens nicht herausgegeben.

n) *Voyage fait par Ordre du Roi en 1771 & 72 en diverses parties de l'Europe de l'Afrique & de l'Amerique pour verifier l'Utilité de plusieurs methodes & Instrumens servant à determiner la Latitude & la Longitude par M. de Verdun de la Crenne, de Borda & Pingré. Paris. 2 Vol.*

o) *Arnolds Merchant's and Seaman's Guardian in the British Channel. Lond.*

Dieses Buch handelt insonderheit von der Lage der Küsten und Vorgebürge im Canal, deren Weiten von einander &c.

p) *Letter from a french Naval Officer to Admiral Keppel. Brest. 8vo.* Französisch und Englisch, wobey sich eine Karte von der Stellung der franz. und englischen Flotte befindet.

1779.

a) *Sur le moyens de rendre plus durables les bois qu'on employe pour la construction des navires extrait des memoires pour concourir au prix de 1779 par M. Pallas, Act. Acad. Imper. Scient. Petrop. pro Anno 1779. Pars I.*

b) *Declaration du Roi concernant les Assurances, donné à Versailles le 17. Août 1779. gr. 4to. Paris. l'Imprimerie Royale.*

c) *G. H. de Post. Diss. circa. rem nauticam. Goetting. 4to.*

d) *Generaal en Particulier Seinboekje voor alle Zee-Officieren op's Lands Vloten. Amst. 4to. W. Inmink.*

e *Abrégé de l'Art des Armées navales, ou Elémens de la Tactique Navale, avec un Traité des Evolutions & des Signaux par un Capitaine des Vaisseaux au Service de France. av fig. Lyon. 4to.* Auch *Amst. 4to.*

f) *Reflections sur les principales methodes de corriger les distances apparentes de la lune à une étoile relativement aux effets de la refraction & de la parallaxe.*

Diese vortreffliche und ungemein leichte Methode ist zur Berechnung der Longitudo eine der bequemsten. Sie ist vom Hrn. *Fuss*, und befindet sich in den Abhandlungen der Kaiserl. Academie zu Petersburg fürs Jahr 1779, in der 4ten astronomischen Abhandlung.

g) *Le Guide du Navigateur, ou Traité de la Pratique des Observations & des Calculs necessaires aux Navigateurs par M. Levêque. 8vo. à Nantes & à Paris.*

Dieses Buch ist wegen der ungemeinen Deutlichkeit der Schreibart, Anfängern, welche die Navigation erlernen wollen, sehr zu empfehlen.

h) *De Grondbeginselen der Stuurmanskunst. door Pibo Steenstra. Amst. 8vo. 2de Druk.*

Eine sehr gut geschriebene Anleitung zur Steuermannskunst. Derselbe Verfasser hat auch eine Abhandlung drucken lassen, unter dem Titel: *Noodig berigt wegens der Verdieping van het Y. Amst.*

i) *Car. Fr. de Fontenay, Signalbog for den danske Flode. Khvn. fol.*

k) *Samund Magnussen Holm, Efterretning om Skye Pumpen. Khvn. 8vo.*

l) *Memorias historicas sobre la Marina, Comercio y Artes de Barcelona por la Real junta de Comercio. 2 Vol. 4to.*

1780.

a) *H. Spille, Verhandeling van Zwemrokken of Berigt van een Middel om Shipbreuk lydende voor Verdrinken te behoeden. Amst. H. Keyzer. 8vo.*

b) *Hoog-Bootsmans Konst of der Matroosen Studie, t'Saamgestelt door Teunis Sybrants in zyn leven Commandeur van't Ed. Mog. Collegie ter Admiraliteyt van Amst. door zyn dertigjarigen Dienst zo bevonden.* Die erste Ausgabe kam 1776. *Amst. by G. Bom.* 92 S. heraus.

In diesem Buch wird die sämtliche Takelasche von 10 Schiffen, von verschiedenem Charter beschrieben, und die Dimensionen aller zur Takelasche gehörigen Sachen, als Masten, Stengen, Raaen, Blöcke, Anker, Segel, angegeben.

c) *Me-*

c) *Memoires touchant le Code primitif & conventionel des Nations en fait de Commerce & de Marine &c.* 8vo.

d) *Journal de Marine ou bibliotheque raisonnée de la Science du Navigateur, par M. Blondeau.*

Es ist dieses Journal eigentlich nicht zu Stande gekommen, und es sind nur etliche Stücke davon gedruckt.

e) *Dell'Arte Nautica. Opera estratta dai più illustri Autori Moderni. In Livorno. Per Gio Vincenzo Falorni. Con Approvazione.* 157 S. 8vo. 6 Kupfert.

Das Buch enthält die ersten Anfangsgründe der Steuermannskunst und der damit verbundenen astronomischen Wissenschaft. Es ist zugleich ein Beweis, dass die Italiener noch weit in diesem Fache zurück sind.

f) *An Essay on the Duty and Qualifications of a Sea-Officer. Written Originally Anno* 1760, *for the Use of Two young Officers, by the Rev. James Ramsey, Chaplain in his Majesty's Navy. Lond.*

g) *Hervey's Universal Naval History of Great Britain including the Lives of the Admirals, Commandors and Navigators of the British Empire, from the earliest Times till.* 1779. 5 *Vol. w. C.* 8vo. *Lond.*

h) *La Liberté de la Navigation & du Commerce des Nations Neutres. Lond. & Amst.*

i) *Précis Historique de la Marine Royale de France depuis l'origine de la Monarchie jusqu'au Roi regnant par Poncet de la Grave.* 2 *Vol.* 12mo. *Paris.*

k) *Observations and remarks respecting the more effectual means of Preservation of wounded Seamen and Mariners on boards of ships in time of Action.* 8vo. *Lond.*

l) *De Nieuwe Zeemans Assistent.*

Dieses Buch ist mir weiter nicht bekannt, als dass ich es in der 1789 gedruckten *Verhandeling over het bepaalen der Lengte p.* 74. angeführt gefunden habe.

m) *Ordres en korte Instruction, betreffende den Krygsdienst ter Zee, door J. H. van Kinsbergen, in't Licht gegeven door S. Goerts, Commandeur ter Zee, enz. Te Amsterdam by J. Morterre.* 150 S. 8vo.

n) *Uitgewerkt examen der Stuurlieden, en verscheiden wyzen, om de Breedte en Lengte op Zee te verbeteren. Middelburg. by P. Gillissen en Zoon.* 106 S. 8vo.

Dieses Examen enthält eigentlich einen Auszug aus *Steenstra Grondbeginselen der Stuurmans-Kunst*, welches 1771 zu Amst. gedruckt worden.

1781.

a) *Arthur's The Army and Navy Gentleman's Companion, or a new and complete Treatise of the Theory and practice of Fencing. w. C.* 4to. *Lond.*

b) *Joh. Dan. Heinr. Musäus, Abhandlung von den vornehmsten europäischen Seerechten, und nach was für Seegesetzen in vorkommenden Fällen zu erkennen sey?* (Befindet sich in der ersten Sammlung der juristischen Beyträge. Altona und Hamb. 1771.)

c) *Naval Architecture or the Rudiments and Rules of Ship-building Exemplified in a Series of Draughts and Planes with Observations. Tending to the further improvement of that important Art. Dedicated by Permission to His Majesty by Marmaduke Stalkart. London printed for the Auther and Sold by J. Boydell, J. Dodsley & J. Sewell.* 4 Bogen Dedication und Vorrede. 231 S. Folio. 13 Kuperpl., welche Zeichnungen von Schiffsbaurissen enthalten.

Dieses Werk ist mit vieler Pracht gedruckt, auch sind die Kupferplatten mit vieler Vollkommenheit gestochen. Es ist aber blos praktisch, und handelt nur von dem Bau der Kriegsschiffe. In dem Betracht ist es aber nebst *Chapmans Architectura navalis* das vollkommenste.

d) In den *Actis Acad. Scient. Imper. Petropol. pro Anno* 1781. *P. prior. S.* 105. *No.* 12. befindet sich eine Abhandlung über eine neue Einrichtung des Gangspills.

e) *L'Art de la Voilure par M. Romme, Prof. Royal.* 64 S. Folio mit Kupferpl.

Das vollständigste Werk, welches über die Kunst des Segelmachers geschrieben worden, und mit dem 1791 angeführten das einzigste in seiner Art.

f) *Christ. Carl Lous, Skatkammer eller Styrmands-Kunst. Khvn.* 8.

Die neueste stark verbesserte und vermehrte Ausgabe hat den Titel:

Styrmands-Kunst eller saa kaldet Skatkammer indeholdende en tydelig og med mange Exempler oplyst Underviisning om, hvad en Styrmand nödvendigst bör forstaae, til Brug og övelse for de Lærende indrettet. Khvn. 1787. *trykt paa Forfatterens Bekostning hos Chr. Frid. Holm.* 478 S. 19 Bog. mit Tafeln. 6 Kupf.

Der gelehrte Hr. Verfasser trägt in diesem Buche die sämmtlichen Lehren der Steuermans-Kunst auf eine sehr deutliche und für Seeleute fassliche Weise vor, indem er alles durch Exempel erläutert.

Von einem andern Buche, worin *Lous* die ganze Theorie der Steuermannskunst abzuhandeln gedachte, ist meines Wissens nur der erste Theil herausgekommen. Derselbe enthält die nothwendigen astronomischen Vorkenntnisse, die Methoden den Weg des Schiffs und die Latitudo zu berechnen; von der Longitudo wird in diesem ersten Theil aber noch nichts erwähnt. Der Titel davon ist:

Theorien af Styrmands-Konsten forklaret og til praktiske Regler anvendt, samt med passende Exempler oplyst, og tillige forsynet med rigtig udregnede og til Brug bequeme Tabeller, ved C. C. Lous, Professor Navigations-Direkteur og Medlem af Videnskabernes Salskab i Kiöbenhavn. Förste Deel. Khvn. 1782. *Trykt paa Gyldendals Forlag.* 438 S. 8vo. 9 Kupfertafeln.

Diese beyden Bücher sind die vollständigsten und besten, welche in dänischer Sprache über die Navigation geschrieben worden. Das erste ist insonderheit dem praktischen Steuermann ungemein nützlich, und das andere ist zum Unterricht auf Schulen und Academien zu empfehlen.

Im Jahr 1783 gab dieser Verfasser, der sich in Dännemark so sehr um die Schiffskunst verdient gemacht, auch einen Schiffer-Kalender heraus, der noch bis jetzt jährlich fortgesetzt wird, unter dem Titel:

C. C. Lous, Styrmauds Haandbog eller en saa Kaldet Marin Calender. Khvn. 4to.

g) *Gerard Ten Haaff, Verhandeling over de voornaamste Kwetsuren, die den Scheepsheelmeesteren op's Lands Scheepen van Oorlog kunnen voorkomen. Rotterdam. R. Arrenberg.* 8vo.

h) *Thomas Henry, Account of a method of preserving water at sea from putrefaction. Lond.* 8vo.

i) *Le Pilote instruit ou nouvelles leçons de Navigation à l'usage des Navigateurs, avec des tables calculées au meridien de Paris.*

k) *Cours de mathematique à l'usage des Gardes du Pavillon & de la Marine. Par M. de Bezout, de l'Acad. Royale des Sc., & de celle de la Marine &c. Paris de l'Imprimerie de Ph. D. Pierres. Avec. Appr. & Priv. du Roy.* 6 *Vol.* 8.

Dieses ist eines der vortreflichsten Lehrbücher, das sich über alle Theile der mathematischen Wissenschaften erstreckt. Es ist schon in den Jahren 1764 und 1767 gedruckt worden. Von der Ausgabe, welche vor mir liegt, ist der 1ste, 3te und letzte Theil vom Jahr 1781, der 2te von 1782, und der 4te, welcher aus 2 Bänden besteht, vom Jahr 1784.

Der erste Theil hat 256 S. und 11 B. Tafeln, und enthält die Arithmetik. Der 2te 357 S. Geometrie und Trigonometrie, sowol geradelinigte als sphärische. Der 3te 488 S. Algebra und Anwendung derselben auf die Geometrie. Des 4ten 1ster Band 432 S. und 2ter Band 479. S. Mechanik. Der letzte Theil besteht aus 319 S. und handelt allein von der Navigation.

Dasjenige, welches für den Anfänger bestimmt ist, hat der Verfasser mit grossen Buchstaben drucken lassen; was aber nur hauptsächlich dem schon in der höhern Mathematik Geübten nützlich seyn kann, zeichnet sich durch kleinern Druck aus. Sowohl der ungemein deutliche Vortrag, als auch die vielen neuen Rechnungsmethoden bey der Integralrechnung und Mechanik, welche insonderheit auf die Schiffskunst angewandt wird, machen dieses Werk für beyde unentbehrlich.

l) *Schiffahrt Verordnung Joseph II. Römischen Kaisers.*

m)

m) *Russisch-Kaiserliche Ordnung der Handels-Schiffahrt auf Flüssen, Seen und Meeren. Auf Allerhöchsten Befehl aus dem Russischen übersetzt, von C. G. Arndt. St. Petersburg, gedruckt bey Weitbrecht und Schnoor* 1781-82. *III. Theile.*

Dieses Seerecht wurde 1781 den 25. Jun. unter der Regierung Catharina II. zu Petersburg publicirt, und ist in allen Sprachen übersetzt. Es macht denjenigen, die es entworfen haben, Ehre, und ist zugleich ein Beweis von der Sorgfalt der russischen Monarchin für ihre Staaten.

n) *John Weskett's, Complete Digest of the Theory Laws and Practice of Insurance. fol. Lond.*

Dieses für Assecuranz-Geschäfte so wichtige und nützliche Werk ist vom Hrn. *J. A. Engelbrecht* ins Deutsche übersetzt, unter dem Titel:

Johann Weskett, Kaufmanns und Assecuradeurs in London, Theorie und Praxis der Assecuranzen, aus dem Englischen übersetzt und mit Anmerkungen und Zusätzen vermehrt, von Johann Andreas Engelbrecht. Lübeck 1782. *bey Christian Gottfried Donatius.* 1. Band 356 S. 2ter Band 1782. ibid. 278 S. 3ter Band 1787. ibid. 1te Abtheilung 98 S. und 2te Abtheilung 1791. ibid. 195 S.

Der drite Band enthält eine systematische Abhandlung über die Assekuranzen, von dem gelehrten Herrn Ueberfetzer selbst, welche aber mit diesem Bande noch nicht geendiget ist.

o) *Elemens de la Science du Navigateur par l'Abbé Gara de Salagoïti. 2 Vol. 8. avec f. Paris.*

p) *Exercitie met het Geschut op het Onder en Boven-dek, als mede met het Handgeweer, door den Ridder van Kinsbergen. Uitgegeeven door den Lieutenant C. A. Verhuell. Amst. by J. Allart.* 43 S. 8vo.

q) *J. F. Martinet, Zeemans Handboek. Amst. J. Allart.* 8vo.

Der Verfasser ist Prediger zu Zutphen, sein Buch enthält moralische Vorschriften für Seeleute.

1782.

a) *Zeemans Hand-Boek, Behelzende een omstandig Berigt van verscheidene Zaaken die een Jong See-Officier noodwendig dient te weeten. Benevens eene beknopte Beschryving van de Takelagie der Oorlogschepen van onderscheidene Charters, Bevoorens opgesteld door den wel. Ed. Gest. Heere M. Lambrechts,* Kapitein *ter Zee. Nu grootelyks vermeerderd en verbeterd, Door den Hoog Ed. Gest. Heere J. H. van* Kinsbergen, *Ridder van St. George &c. Eerste Deel. Tweede verbeterde Druk. Te Amsterdam by Gerard Hulst van Keulen.* 8vo. 160 S. 4 Kupf.

Enthält eine kurze Beschreibung eines Kriegsschiffs und der Takelasche desselben; Unterricht mit dem schweren Geschütz und Handgewehr zu exerciren, und etliche Artikelsbriefe und Instructionen, den See-Krieg betreffend.

Eerste Deel, Tweede Stuk, van het Zeemans-Handboek, behelzende eenige Plans, 1) *over het Oprigten van een Vast Zee-Corps uit bevaaren Matroozen.* 2) *Over de Verdeeling van de Buitgelden. Enz. Door J. H. van* Kinsbergen. *Amst. ibid.* 1783. 42 S.

Eerste Deel, Derde Stuk, van het Zeemans-Handboek, Zynde eene Memorie over de Meddelen ter Uitvoering van het Advyis den 28ste Maart 1783 *uitgebragt, om een vaste Post op den Staat van Oorlog te brengen, tot eene Jaarlyksche Equipagie. Door J. H.* v. Kinsbergen. *ibid.* 1783. 35 S. Hiebey befindet sich noch ein *Plan voor Generaale Instructie voor de Heeren Capiteinen Commandeerende 's Lands Scheepen van Oorloge.* 16 S. *Amst.* 24. *May* 1789.

Eerste Deel, Vierde Stuk, van het Zeemans Handboek of Zaakelyk en Grondig Onderwys om met een Schip van Oorlog te Manoeuvreeren, voor de Heeren Adelborsten op's Lands Schip den Admiral Generaal onder Commando van den Hoog. Edelgest. Heer

Schout

Schout By-Nacht, J. H. van Kinsbergen. Uitgegeeven door Gerhard Aalbers, Lieutenant ter Zee &c. ibid. 72 S.

Es befinden ſich auch bey dem erſten 6 Rapport-Tafeln von verſchiedenem Inhalt.

Tweede Deel. Eerſte Stuk. ibid. 1782. 259 S.
Tweede Deel. Tweede Stuk. ibid. 1782. 60 S.
Tweede Deel. Derde Stuk. ibid. 1782. 97 S.

In den beyden erſten Stücken befinden ſich nur Tafeln von der Länge und Dicke der Takelaſche der Kriegsſchiffe von verſchiedenem Charter. Das 3te Stück enthält Liſten von den Hauptdimenſionen vieler engliſcher Kriegsſchiffe und von der Länge und Dicke der Rundhölzer derſelben. Es befindet ſich auch dabey eine Beſchreibung, nebſt 2 dazu gehörigen Kupfertafeln, wie man Schiffe vermittelſt eines Bocks bemaſtet.

Tweede Deel. Vierde Stuck. Zynde eene naauwkeurige Beſchryving van de Loglyn, door Adrian Laernoes. ibid. 1783. 63 S.

Tweede Deel. Vyfde Stuk. Handelende over de prâcticale Scheeps-Artillerie tot Onderrichting der Krygskunde ter Zee &c. door Abraham Heymmerdinger. ibid. 1782. 2 Kupferpl. 6 Tafeln.

Tweede Deel. Zesde Stuk, of Tractaat van Vuurwerken, beproefd door J. H. van Kinsbergen. ibid. 1790. 72 S.

Tweede Deel. Zeevende Stuk, ofte Plan voor een Generale Ammunitie-Lyſt, beneeven een Afbeelding van de Voorſte en Agterſte Kruitkamer &c. door J. H. van Kinsbergen. ibid. 1790. 16 S. 1 Kupferpl.

b) *De Allgemeene Scheepsdienſt, zo wel op een Fregat, als op een Schip van Linie door J. H. van Kinsbergen Ridder en Kapitein ter Zee. Uitgeeven door C. A. Verhuell Lieutenant by het Edelmogend Collegie ter Admiraliteit van Amſterdam. Te Amſterdam by Johannes Allart.* 8vo. 326 S. 1 Kupfertafel.

Die erſte Ausgabe dieſes Buchs iſt vom J. 1780. Auſſer den verſchieden Artikelsbriefen und Inſtructionen für die geſammte Mannſchaft auf einem Kriegesſchiffe, enthält es auch eine Beſchreibung der Takelaſche einer Fregatte.

c) *Eſſai ſur la Marine, ou l'on propoſe une nouvelle conſtitution; Par M. le Chevalier de * * * ancien Officier de la Marine. A Amſterdam.* 257 S. 12mo.

d) *A General view of the Dimenſions of the moſt approved Ship of each claſs in the Britiſh Navy, with the exact Dimenſions of her Maſts, Yards, Rigging, Blocks, Guns, Gun-Carriages, and Cables, according to the Eſtabliſhment in* 1778. *Lond. pr. for Steel.*
Eine auf 4 groſſen Bogen gedruckte Tafel.

e) *Traité de la meſure des bois contenant le Tarif de la réduction des bois équarris en pieds & cubes, celui des bois ronds en pieds cubes à celui du ſciage, des bois en pieds quarrés par M. Segondat. Toulon.*
Den Inhalt vom Holze zu finden ſind, auſſer dieſen auch noch folgende Tafeln zu empfehlen.

Tabellen zur Berechnung des Maſſes vom Holze dem Cubic nach und Quadratfuſſe nebſt einer Tafel von den Verhältniſſen der Stücke, die zum Schiffbau erfordert werden, nebſt dem Abriſſe dieſer Stücke. Hamburg, bey Virchaux. 8vo.

Tarif nouveau des bois quarrés; on trouve les Solives pieds pouces & lignes à chaque Colonne ſans avoir beſoin d'aucun calcul que deux lignes d'Addition quand le tout ne ſe trouve pas ſur une; on y a joint un tarif pour la vente ſelon le toiſé & non ſelon Barême; à chaque colonne à tel prix que ce ſoit les comptes ſont faits, & encore un Tarif de la meſure des cercles à chaque ligne; on y trouve le reſultat de la circonférence & du total. Paris ches l'Auteur, 74 S. 12mo.

* *Mr. Hoppus's Meaſurer Greatly Enlarged and Improvd. The Twelfth Edition. London pr. for J. and F. Rivington.* 76 S. Erklärung. 204 S. 8vo. *oblong.*

f) *A Seaman's Remarks on the Britiſh Ships of the Line, from the* 1 *of January* 1756 *to the* 1 *of January* 1782. *With ſome occaſional Obſer-*

Observations on the Fleet of the House of Bourbon. 8vo. *Dodsley.*

g) *Conditions de la Compagnie d'Assurance de la Flandre Autrichienne, etablie dans la ville d'Ostende, par Octroy exclusif de Sa Maj. l'Empereur & Roi* 8vo. 1782. 1 *Juil. Bruges.*

h) *Methode de lever les Plans & les Cartes de terre & de mer contenant la pratique de la Géometrie, tant sur le papier, que sur le terrein &c. par Ozanam considerablement augmenté par Audierne. av. fig.* 12mo *Paris.*

i) *Herrn von Stecks Versuch über Handels- und Schiffahrts-Verträge. Halle.* 8vo.

k) *Extract du Journal d'un Officier de Marine de l'Escadre de M. d'Estaing.* 8vo.

l) *Essai sur un Code maritime général Européen, pour la Conservation de la Liberté de la Navigation & du Commerce des Nations neutres en tems de Guerre.* 8vo. *Leipz.*

Dasselbe Buch ist auch ins Deutsche übersetzt unter dem Titel:

Versuch über ein allgemeines europäisches Seerecht zur Erhaltung des Seehandels neutraler Völker in Kriegszeiten. Leipz. 8vo.

m) *J. C. A. Theden Genees en Heelkundig onderwys voor Land en Zee Chirurgyns. Amst. J. B. Elwe.* 8vo.

n) *Assecuranz und Haverie Ordnung der Stadt Amsterdam. Bremen.* 8vo.

o) *Matthias de Bille Rapport til Admiralitets Collegium indeholdende en Journal fört paa den under hans Commando gaaende Orlogs-Fregat Bornholm, fra den* 15 *Dec.* 1781. *til* 20 *Jan.* 1782. Dieser Bericht steht in dem *Danske Museum for Februarii Maaned* 1782. *Khvn.* 8vo.

p) *Janus Christ. Lowum Nödvendige Observatione for Skippere i nærværende udenlandske Krigs-Conjuncturer. Khvn.*

q) *Sinclair, on Naval Strength of the British Empire.*

1 7 8 3.

a) *Artikel der Lübecker 1ten und 2ten Assecuranz-Compagnie für See-Risico- und Türkengefahr, von* 200 *Actien à* 2000 *Mk. Lübeck.* 8vo.

b) *Etat de la Marine Année* 1783. 8vo. *Paris.*

c) *Pharmacopœa navalis rossica. Petrop.* 8vo.

d) *Vincenzio Formaleoni Saggio sulla Nautica Antica de' Veneziani con una illustrazione d'alcune carte idrografiche antiche della Biblioteca di S. Marco, che dimostrano l'isole Antille prima della scoperta di Christophoro Colombo. Venezia presso l'Autore* 60 und 64 S. 8vo. 3 Kupfertafeln.

Auf der Karte des Andrea Bianco vom Jahr 1436 die sich auf der *St. Marcus* Bibliothek zu Venedig befindet, sind schon die Antillen und andere um America liegende Inseln gezeichnet. Die bey der Karte befindlichen Regeln den Weg des Schiffs zu berechnen sind sehr unverständlich geschrieben, so wie auch die Erklärung des *Formaleoni* selbst.

e) *Encyclopédie Methodique - Marine dediée & presentée à Monseigneur le Marechal de Castries, Ministre & Secr. d'Etat au Departement de la Marine. A Paris chez Panckouke à Liège chez Plomteux. Avec Appr. & Priv. du Roi* 4to.
Tom. I. 1783. 16 S. Vorrede und Einleitung. 712 S.
Tom. II. 1786. 783 S.
Tom. III. 1786. 897 S.

Die Zahl der sämtlichen dazu gehörigen Kupferplatten ist 172.

Diese neue Ausgabe der Encyclopädie enthält die vollständigste Samlung der französischen Kunstwörter des Seewesens in Alphabetischer Ordnung. Gröſstentheils sind es Auszüge aus *Bourdé Manuel des Marins, Aubin Dict. de Marine, Dassié* und *du Hamel de Monceau Architecture navale*, die aber von den einsichtsvollen Verfassern dieses Werks in manchem Betracht vermehrt und verbessert worden sind. Doch findet man aber auch viele Original-Aufsätze in demselben.

f) *Gründliche Anweisung zur praktischen Seefahrt-Kunde nach mathematischen Grundsätzen*

fätzen und den beften englifchen und holländifchen Schriftftellern aufgefetzt. Stettin J. S. Kaffke. 160 S. 4to. 5 Kupfert.

Eine ganz unbedeutende Schrift welche nichts als die erften Anfangsgründe der Steuermannskunft enthält.

g) *Bettesworth's Seamans fure Guide. Lond.* 12mo.

1 7 8 4.

a) *J. H. van Kinsbergen nieuwe Grondbeginfelen van de Zeetactica. Amft. Gerard Hulft van Keulen.* 4to.

Die Hochdeutfche Ueberfetzung davon hat den Titel:

Anfangsgründe der Seetactick durch den Ritter J. H. von Kinsbergen. Amfterdam 1785. *Bey Gerard Hulft von Keulen.* 3 B. Vorrede und Dedication, 68 S. 23 Kupfertafeln.

Da das berühmte Werk des *Vice-Admirals* Grafen von Byland, über die Seetaktik fchon äufferft felten geworden, und überdem wenige in der Lage find fich folches wegen des hohen Preifes anzufchaffen, fo hat der Hr. Verfaffer die vornehmften Manoeuvres die mit einer Flotte oder mit einem Gefchwader gemacht werden können, in einen kurzen aber doch zufammenhängenden Begrif gebracht und erläutert. Nachher ift noch ein Anhang und eine Tafel von dem Inhalt des ganzen Werks dazu herausgekommen, der Titel davon ift:

Anhang zum Anfangsgründen der See-Taktik durch den Ritter J. H. von Kinsbergen. Amft. 4to 1790. ibid., 22 S. 1 B. 5 Kupfert.

Dafs der Ueberfetzer ein Holländer gewefen, und die Deutfche Sprache nicht gehörig verftanden, fieht man faft auf jeder Seite.

b) *An Addrefs to the Right Hon. the Lords Commiffioners of the Admiralty upon the degenerated difsatisfied State of the Britifh Navy; with ways and means to put the Navy upon a formidable and refpectable Footing, both as to Ships and Men. Alfo a Propofition to eftablish a new Mode of Marines in Time of Peace: and a Recommendation to eftablish a General Naval Regifter office. To which is added, a Propofition for Eftablishing Commiffaries on board the King's Ships; and various other Strictures upon the Naval Service in General. By a Sailor, Second Edition. Lond.* 98 S.

Am mehrften beklagt fich der Verfaffer über die Materien womit Schiffe kalfatet werden. Vermuthlich ift feine Klage aus der Urfache veranlafst worden, weil feine Verbefferungen die er vorgefchlagen nicht angenommen worden find.

c) *John Travis. The ufe of copper veffels in the Navy is one principal caufe of the feafcurvey.* Diefe Abhandlung fteht in den *Medical obfervations. Lond.* 1762 bis 1784. 6 Bände. *Vol.* 2. *p.* 1.

d) *P. D. Francefco Maria Francefchinis. Della Tenfione delle Fune aggiuntevi due lettere del Conte Giordano Riccati.* 8vo. 43 S. 2 Kupfertafeln.

e) *Principles of Naval Architecture with Propofals for improving the form of fhips. To which are added some Obfervations on the Structure of Carriages for the purpofes of inland commerce, agriculture &c. By Thomas Gordon Esq. Lond. fold by T. Evans.* 207 S. 5 Kupfertafeln.

Man findet in diefem Werke viele gute hiftorifche Nachrichten von der Stärke und dem Zuftand der ältern Kriegsflotten. Die Verbefferungen die der Verfaffer in Anfehung des Schiffbaues vorfchlägt, find freylich nicht alle anwendbar; demungeachtet können fie manchem zu Erfindungen in diefem Fach Anlafs geben.

f) *Afhandeling om Skibes Kiölbrakkelighed, fom vifer Aarfagen dertil og Midlerne derimod, faa vidt fom diffe ere muelige at anbringe udi gode feylbare Krigsfkibe, af hvis Skabninger man kan beregne, hvorvidt at et Skib er underkaft at Kiölbrydes meere end et andet. Tilkiendt det konglige Videnfkabernes Selskabs Præmie i Aaret* 1776. *Forfattet af Ernft Wilhelm Stibolt, General-Adjutant og Capitaine i Söe-Etaten &c. Kbvn. Trykt hos A. F. Stein.* 50 Seit. 4to. 4 Kupfert.

Der Verfaffer zeigt, dafs die Urfache der Kielgebrechlichkeit oder das Aufftechen eines Katzenrückens hauptfächlich darin zu fuchen ift,

ist, dass das Vor- und Hintertheil der Schiffe zu sehr belastet werde. Seine Vorschläge, diesem Uebel abzuhelfen, sind gut und anwendbar.

g) *Reglamento de Maderas necesarias para la Fabrica de los Baxeles del Rey, y demas Atenciones de sus Arsenales y Departamentos formado por D. Joseph Romero Fernandez de Landa, de la Orden de Santiago, Brigadier de la Real Armada, e' Ingeniero Director de ella. Aprobado Por Su Magestad. Madrid Por Don Joachin Ibarra Impresor de Cámara de S. M.* 100 Blätter und 78 Kupferpl.

Ein sehr splendid gedrucktes Werk. Die Figuren stellen die sämmtlichen Hölzer eines Kriegsschiffs von 100, von 74 und von 64 Kanonen vor; wie auch von einer Fregatte von 34 Kanonen und darunter, ebenfalls von Schnauschiffen und ähnlichen Fahrzeugen. Sie sind alle nach einem verjüngten Maasstab gezeichnet. Der Text enthält die verschiedenen Dimensionen dieser Hölzer, die Anzahl, welche davon erfordert wird, und wo sie dienen sollen.

h) *Compendio de Matematicas, Dispuesto para las Escuelas del Real Cuerpo de Artilleria de Marina, baxo la Direccion de Don Francisco Xavier Rovira, Cavallero de Justicia de la Religion de San Juan, Capitan de Navio de la Real Armada, Comisario General de la Artilleria de ella, y Comandante principal de las Brigadas del Real Cuerpo de Artilleria de Marina con exercicio de Inspector del mismo. Tomo primero, de la Arithmetica, Con Licencia: En Cadiz en la Imprenta Real de Marina.* 1784. 127 S. 4to min.

Tomo Segundo. De la Geometria Elemental. ibid. 1785. 115 S. 4 Kupfert.

Tomo Tercero. De la Trigonometria Plana y Geometria Practica. ibid. 1785. 102 S. 31 Bogen mit Tafeln, 3 Kupf.

Tomo IV. De la Artilleria de Mar y Tierra. ibid. 1787. 623 S. nebst verschiedenen Tafeln und 14 Kupferplatten.

Dieses ist das vollständigste und beste Buch, welches in spanischer Sprache über die Schiffs-Artillerie geschrieben worden. Es ist jetzt in den königlichen Schulen zum Unterricht eingeführt, wozu vormals die Lehrbücher des *Sevastian Labairù*, des *Lucrecio Ivañez* und des *Pedro Barela* dienten.

i) *Code des Prises ou Recueil des Edits Declarations, Lettres patentes, Arrêts, Ordonnances, Reglemens & Decisions sur la Course & l'Administration des Prises depuis* 1400. *jusqu'à present.* 2 Tom. 4to. *Paris. Impr. Royale.*

k) *J. O. Vaillant, Capitein ter Zee Verhandeling van de Stuurmands-Konst waar in verscheiden Voorstellen die op Zee haar Nut hebben voorkomen en voornamelyk eene beschryving op welke wyze men op Zee de Lengte kan bereekenen &c. Amst. by Gerhard Hulst van Keulen.*

l) *W. Nicholson's, Navigation. Lond.* 8vo. Auch 1787. *ibid.* unter dem Titel: *Navigator's Assistant containing the Theory and Practice of Navigation.*

m) *Advice to officers of the British Navy. Lond.* 116 S. 12mo.

1785.

a) *Mathematical Tables: containing Common, Hyperbolic and Logistic Logarithms; also Sines, Tangents and Versed Sines, both Natural and Logarithmic, together with several other Tables useful in Mathematical Calculations. To which is prefixed, a large and original History of the Discoveries and Writings relating to those Subjects, with the complete Description and Use of the Tables. By Charles Hutton, L. L. D. F. R. S. Professor of the Mathematics in the Royal Acad. of Woolwich. Lond.* 8vo.

Dieses Buch verdient als ein Beytrag zu den 1614 angeführten Werken angesehen zu werden.

b) *Cathechismus voor's Lands Matroosen in XV. Gesprekken, behelzende een Verhaal van alle de aanmerklyke Zeeslagen dezer Republyk. Amst. C. Cassenberg en Comp.* 8vo.

Die erste Ausgabe ist vom Jahr 1782. *Amst. by de Wed. J. de Wolf.* 100 S. 8vo.

c) *Edw. King, Proposals for establishing at sea a marine School or Seminary for Seamen.* 8vo.

d) *Biblioteca di Gius nautico contenente le leggi delle più culte Nazioni ed i migliori Trattati moderni sopra le materie maritime, illustrati con note interessanti. Il tutto tradotto in lingua italiana dal Franc. Rau, Alessandro Riwani e Gaspar Sella.* 2 *Tom.* 4to. *Firenza.*

e) *Istoria dell' origine e progressi della Nautica Antica del Dottor Stanislao Bechi Socio dell' Academia Etrusca. In Firenze. Presso Giuseppe Tofani sulla Piazza de' Pitti.* 4to min. 303 S.

Der Inhalt dieses Buchs ist von keiner Wichtigkeit, und der Verfasser hat alles wiederholt, was seine Vorgänger gesagt haben, aus deren Schriften man allgemein genommen, gar keine Belehrung über die Schiffskunst der Alten findet.

f) *Hval-og Robbefangsten udi Strat-Davis, ved Spitsbergen, og under Eilandet Jan Mayn, samt dens vigtige Fordele i Anledning af den Kongel. allern. Placat af* 13 *Oct.* 1784; *tilligemed nogle oplysende Efterretninger om Fangsten, Behandelings-maaden, m. m. ved Carl Pontoppidan. Khvn.* 8vo. 124 S. 1 Kupfer.

1786.

a) *Silva: or A Discourse on Forest Trees and the Propagation of Timber, as delivered before the Royal Society in* 1661. *By Sir John Evelin. A new Edition with many Improvements, by Dr. Hunter of York.* 4to.

Dieses Buch soll das beste seyn, welches in englischer Sprache über diesen Gegenstand geschrieben worden.

b) *Codice per la Veneta Mercantile Marina approvato dal Decreto dell' Eccellentissimo Senato* 21. *Sept.* 1786. *Per li Figliuoli del Qu. Z. Antonio Pinelli Stampatori Ducali.*

c) *Almanac Nautico. Madrid. Escribano y Herrera.* 8vo.

Dieser Schifferkalender ist in den folgenden Jahren in Spanien fortgesetzt worden.

d) *Transactions of the American Philosophical Society held at Philadelphia for promoting useful Knowledge.* 2 *Vol. Philadelphia. R. Aitkin.*

In diesem Werke findet man verschiedene Abhandlungen zur Vervollkommnerung der Schiffskunst. Ausser andern verdienen angemerkt zu werden:

1) *Francis Hopkinson, Description of a Machine for measuring a ship's way through the sea*, und

2) *Robert Patterson, Method of finding a true Meridian-line and thence the Variation of the Compass.*

3) *Benjamin Franklin, Sundry maritime remarks.* Diese befinden sich auch in seinen *Philosophical and Miscellaneous Papers. Lond.* 1787. bey *Dilly.*

e) *An Address to the Right Hon. the First Lord Commissioner of the Admiralty upon the pernicious mode of coppering the bottom of King's Ships in the Time of Peace: also a Plan for employing* 120 *Sail of the Line, with a Proportionable Number of Frigates and small armed Vessels, with the number of Men that will be Required to man each Class in Time of War; together with a Recommendation for establishing a general Register of Seamen, and a Mode to establish a Naval Militia &c. By an Officer. Stockdale.* 8vo.

Die Vorschläge des Verfassers sind äusserst unbedeutend.

f) *De Walvisvangst met alle de Byzonderheden daar toe betreklyk beschreven. Amst. P. Conradi, Harlingen v. van der Plaats.* 4to.

g) *Ascan. Baldasseroni Trattato delle Assicurazioni maritime. Firenze.* 2 *Tomi.* gr. 4to.

Eines der vorzüglichsten Werke, so über Assecuranzen geschrieben worden.

h) *Or-*

h) *Ordonnances & Règlemens concernant la Marine. A. Paris de l'Imprimerie Royale.* 8vo. 500 S. Auch 4to. ibid.

Dieses Buch enthält die neuesten Reglemens und Artikelsbriefe der französischen Marine, welche aber bey der jetzigen Revolution vermuthlich abgeändert werden.

i) *A. C. Schomberg, Treatise on the Maritime Laws of Rhodes. Oxford.* 8vo.

Das Rhodische Seerecht ist das älteste, das bis auf uns gekommen ist, und hat seinen Namen von der berühmten Insel Rhodus. Die Rhodier gaben diese Gesetze, damit alles bey ihrer Seehandlung richtig zugehen möchte, und nicht nur die Bewohner der Inseln auf dem Aegäischen, sondern auch auf dem ganzen Mittelländischen Meere beobachteten sie als ein allgemeines Völkerrecht, ja Rom selbst fand diese Gesetze so vortreflich, dass es sie annahm. Ob nun gleich diese Seerechte, so wie sie von den Rhodiern selbst verfasset gewesen, nicht mehr vorhanden sind, so haben wir doch noch viele Spuren davon in den römischen Gesetzen; auch sind noch einige andere Fragmente davon aufbehalten worden, wovon *Johann Albert Fabricius*, in seinem Verzeichnisse der alten und neuen See- und Wasserrechte §. IV. in der Hydrotheologie S. 249 u. f. eine Nachricht giebt. Ebendaselbst §. III. S. 246 findet man auch eine Bemerkung über die Seerechte der übrigen alten Völker, als der Egyptier, Carthaginenser, Phönicier, Perser, Athenienser und Marsilienser, von denen allen wir keine zuverlässige Nachricht haben. Derselbe Fabricius giebt auch (§. V. S. 252. u. f.) ein vollständiges Verzeichniss der im römischen Rechte vorkommenden Gesetze, die die Schiffahrt und Seegeschäfte betreffen.

k) *Vorschlag zu einem vollständigen Unterricht in der Schiffahrt, darin auch die nähere Anwendung der neuern Erfindungen aus der Sternkunde, den Ort des Schiffes zu bestimmen, begriffen wäre. Eine Preisschrift. Hamb.* 8vo.

1787.

a) *Observations on the present State of the Art of Navigation; with a short Account of the Nature and Regulations of a Society now forming for its effectual Improvement. By James Fergusson. Lond.* 27 S. 8vo.

b) *The Seaman's new Vade Mecum: containing a practical Essay on Naval Book-Keeping; with the Method or Keeping the Captain's Books, and complete Instructions in the Duty of a Captain's Clerk &c. By R. Liddel, Purser in the Royal Navy. Lond.* 8vo.

Unter diesen Anweisungen die verschiedenen Schiffsbücher zu halten, zeichnet sich insonderheit diejenige aus das Signalbuch zu schreiben, welche, mit vielen illuminirten Figuren begleitet ist.

c) *Treatise on Practical Seamanship; with new and important Hints and Remarks relating thereto. Designed to contribute something owards fixing Rules upon Philosophical and Rational Principles, for the Form and Proportional Dimensions in Length, Breadth and Depth of Merchant Ships in General and the Management of them and also to render navigation, in General, more perfect, and consequently less dangerous and destructive, to Health, Lives and Property. By William Hutchinson, Mariner and Dock-Master at Liverpool. Printed for the Author. Second Edition considerably enlarged.* 270 S. 11 Kupfertaf. 4to.

Die Gegenstände welche der Verfasser berührt, sind so mannigfaltig und mit so vieler praktischen Kenntniss und Erfahrung geschrieben, dass auch die geschicktesten Seeleute sie mit Nutzen lesen können.

d) *L'Art de la Marine ou Principes et Preceptes Généraux de l'Art de Construire, d'Armer, de Manoeuvrer et de Conduire des Vaisseaux. Par M. Romme, Correspondant de l'Académie des Sciences de Paris, & Professeur-Royal de Navigation des Eleves de la Marine. A la Rochelle chez P. L. Chauvet.* 587 S. 4to. 7 Kupfertafeln.

Den wichtigsten Theil dieses Buchs macht die Schiffsbaukunst aus, welche der Verfasser theoretisch und praktisch abhandelt; alsdann folgt ein Auszug aus seiner schon vorher bekannt gemachten Kunst des Masten- und Segelmachers;

machers; ferner das vorzüglichste der Steuermannskunst, wobey er eine neue sehr geschmeidige Formel, die Longitudo zu berechnen, zeigt; den Beschluss macht eine Abhandlung über Schiffsmanoeuvres.

Die Theorie des Schiffbaues ist insonderheit deswegen sehr merkwürdig, weil der Verfasser unzählige Versuche zum Grunde legt, die mit den grössten Modellen die man bis jetzt zu diesem Zweck gebraucht hat, angestellt worden sind. Das wichtigste Resultat dieser Versuche ist, dass bey einer gegebenen Grösse des Mittelsten- oder des Hauptspanns, der Belauf des Vor- und Hintertheils des Schiffs merklich verändert werden kann, ohne dass solches Einfluss auf die Geschwindigkeit desselben hat. Die Grösse und Gestalt des mittelsten Spanns zu bestimmen, ist also die Hauptsache worauf es bey dem Bau eines Schiffs ankommt. Den Widerstand im Wasser bestimmt der Verfasser durch Näherungsformeln die in der That sehr sinnreich sind.

e) *J. Miller Elements of the Law relating to insurances, Edinburg.* 8vo.

f) *Dav. Sjöbohm Forsök til et Kort Utkast om Sjö Manoevren. Stockh. hos Holmberg.* 88 S. 8vo. mit Kupf.

g) *Capitoli della scrittura di Compagnia per intrapresa d'Assicurazioni stabilita in Venezia. li 28. Gen̄ar* 1787. 4to.

h) *Scrittura della veneta Società d'Assicuratori* 28 *Febr.* 1787. 4to.

i) *Traite' Elementaire de la Construction des Vaisseaux, à l'usage des Elèves de la Marine, Composé & publie', d'après les ordres de Monseigneur le Maréchal de Castries, Ministre & Secretaire d'Etat au Département de la Marine, Par M. Vial du Clairbois, Ingénieur-Constructeur ordinaire de la Marine, de plusieurs Académies. A Paris chez Clousier, Imprimeur du Roi.* 308 S. 4to. 20 Kupfertafeln.

Dieses Werk ist hauptsächlich dazu bestimmt den französischen Eleven der Marine einen Begrif von allen Theilen, den Verbindungen und Verbolzungen eines Schiffs zu geben und diesen Zweck hat der Verfasser auch nicht verfehlt, indem sein Werk eines der besten und vollständigsten ist, welches in dieser Absicht zum Unterricht gebraucht werden kann. Doch ist des Herrn *Romme Art der Marine* hiezu ebenfalls sehr zu empfehlen. *Clairbois* Werk zeichnet sich insonderheit durch die weitläuftige Beschreibung des Eisenwerks und der Verbolzung eines Schiffs, vor allen übrigen aus. Verschiedene Zeichnungen sind original und vom Herrn *de Gay* gemacht, andere sind aus *Chapmans* Schiffsbauatlas entlehnt. In dem, diesem Werke angehängten Wörterbuche findet man viele Kunstausdrücke erklärt, die man in andern Wörterbüchern dieser Art vergebens sucht.

k) *J. Bettesworth System of Naval Mathematics or practical rules of the Art of Navigation.* 12mo.

l) *James Allan Park, A System of the law of Marine Insurances with three Chapters on Bottomry; on Insurances on Lives; and on Insurances against fire London,* 8vo. auch 1790. *ibid.*

m) *Thomas Pownal Hydraulic and Nautical Observations on the currents in the Atlantic Ocean.* 4to.

n) *Orlogs-Manna Sällskabets Handlingar. Första Häftet, Utgifvit under öfversten af Kongl. Admiralitetet samt Riddaren Välborne Herr Simon Ruuths. Praesidio. Stockh. Tryckt hos J. A. Carbohm.* 68 S. 8vo.

Meines Wissens ist nichts mehr als das erste Heft davon gedruckt worden. Dasselbe besteht aus den 5 folgenden Abhandlungen.

1) *Om Vädrets Kraft och verkan på Segel, desse fenares Proportion, Läge och Structur för at befrämja välseglingen &c. Af Majoren vid Kongl. Amiralitetet Herr Lars Wolin.* 2) *Recension af Herr Du Hamel du Monceau's Bock Kallad: Medel at bibehålla hälsan hos Besättningar på Skepp &c. Af öfversten och Riddaren Friherre J. G. Lagerbjelke.* 3) *Anmärkning vid Herr Dunthorne's Regel, at corrigera Månans observerade distance ifrån Solen, eller en Stjerna (Se Tables requisite to be used with the Nautical Ephemeris p.* 64.) *Af Professoren vid Kongl. Amiralitets Cadette-Corpsen Carl Gust. Bergström.* 4) *Utdrag af Anmärkningar,*

ningar, gjorde öfver Orlogs-Skeppens tackling i England, inlämnade år 1778, af öfverste Lieutenanten och Riddaren Nordenskjöld. 5) *Jämnförelse emellan Gamla och Nya Sorten Sjö-Canoner, af Majoren C. F. Aschling.*

o) *Discurso sobre la Arquitectura Naval Antigua y Moderna, Prolusion Academica Dixo Don Cipriano Vimercati, Presbitero &c. En Madrid.* 53 S. 12mo.

p) *Ordenanzas de las Armadas Navales de la Corona de Aragon, Approbadas por el Rey D. Pedro IV, Año de MCCCLIV. Van Acompañadas de varios Edictos y Reglamentos promulgados por el mismo Rey sobre el apresto y alistamiento de Armamentos Reales y de particulares, sobre las facultades del Almirante, y otros puntos relativos á la navegacion mercantil en tiempo de Guerra: Copiados Por D. Antonio de Capmany. Con orden de S. M. del Archivo del Maestre Racional de Cataluña, y del Real y General de Corona de Aragon, y vertidas literal y fielmente por el mismo del idioma latino y lemosino al castellano, con insercion de los respectivos textos originales de cada instrumento. Madrid en la Imprenta Real.* 40 S. Einleitung, 147 S. Appendix 63 S. 4to.

Die alten Seeartikel des Königs *Don Pedro IV.* befinden sich auch in den mehrsten Ausgaben des See-Consulats (*Consolato del mare*) und sind wegen ihres Alterthums merkwürdig. In dem angehängten Appendix dieses Buchs findet man viele interessante Nachrichten aus ungedruckten Instrumenten, welche zur Erklärung des Seekrieges und insonderheit der Ausrüstung der Galeeren des 14ten, 15ten und 16ten Jahrhunderts wichtige Beyträge enthalten.

q) *Tratado de Navigacion Por Don Josef de Mendoza y Rios Teniente de Navio de la Real Armada De Orden Superior Madrid en la Imprenta Real 4to min. Tomo primero.* 41 S. Vorrede und Einleitung, 508 S. 11 Kupfertafeln. *Tomo segundo* 477 S. 9 Kupfertafeln.

Dieses Werk ist das vollständigste und beste welches in Europa über die Steuermannskunst geschrieben worden. Es empfiehlt sich nicht allein wegen des deutlichen Vortrags, sondern auch weil es die neuesten Erfindungen welche in dieser Kunst gemacht worden, enthält. Die ungemeine Bekanntschaft des Verfassers mit alten und neuern Schriften, seine richtige Beurtheilung derselben, und seine nicht gemeinen Kenntnisse der höhern Mathematik versichern ihm das verdienteste Lob.

r) *Cours d'Hydrographie ou de Navigation, professé à Paris, & mis à la portée de tous les Navigateurs; Par M. de Lassale, Professeur de Mathematique & d'Astronomie. A Londres. Et se trouve à Paris chez Royez Tome Premier.* 266 S. 8vo. 7 Kupferpl. *Tome second.* 229 S. 63 S. Seetafeln 4 Kupferplatten.

Eine sehr gut geschriebene Anleitung zur Steuermannskunst, wobey der Verfasser hauptsächlich die Werke des Bouguer, Bezout und de Lalande benutzt hat. Statt des gebräuchlichen Logs schlägt er ein vom Herrrn *de Gaulle* erfundenes Instrument vor, die Fahrt des Schiffs zu messen. Der Verfasser zeigt ebenfalls eine sehr gute Methode, den, während zweyer Beobachtungen, gemachten Weg des Schiffs mit in Rechnung zu bringen, wie schon vorher *Douwes* gethan hatte.

s) *Description & usage du Cercle de Reflexion avec différentes methodes pour calculer les observations nautiques par le Chevalier de Borda Capitaine de Vaisseau, Chef de Division, et Membre des Academies royales des Sciences et de Marine. De l'Imprimerie de Didot l'ainé. A Paris. Chez Didot fils aine Jombert jeune, rue Dauphine.* 87 S. Inhalt, 33 S. Tafeln. 3 Kupferplatten.

Dieses Buch ist in drey Kapitel getheilt. In dem ersten beschreibt Borda den von *Tobias Mayer* erfundenen *Cercle de reflexion*, der aber von ihm selbst in manchem Betracht verbessert worden ist. Durch die vortheilhafte Einrichtung dieses Instrument werden, wenn man mehrere Beobachtungen anstellt, die dabey gemachten Fehler, gänzlich unbedeutend. Das zweyte Kapitel enthält den Gebrauch dieses vortreflichen Instruments bey Beobachtungen auf der See. Im dritten Kapitel zeigt Borda die Rechnungsmethoden für alle Beobachtungen auf der

der See, auch find verfchiedene Tafeln dabey befindlich, die Berechnungen zu erleichtern.

t) *Etwas für die Seefahrer.* 8vo. *Hamb.*

1788.

a) *Elementos de Conftrucçaõ e Diccionario Francez e Portuguez de todas as peſſas de que fe formaõ os Navios. Que dedicou Ao. Ilmo e Exmo Senhor D. Pedro Joſeph de Noronha e Cambes Marquez e Senhor das villas de Angeja &c. &c. Pedro de Mariz de Souſa Sarmento Fidaljo Cavalleiro da Caſa Real, Capitaõ de Mar e Guerra, e Ajudante de Ordens. Lisboa Na Off. Patr. de Francifco Luiz Ameno. Com licença da Real Meza da Commiſſaõ Geral fobre o Exame, e Cenſura dos Livros.* 12 S. Vorrede und Dedication 107 S. 8vo. min.

Dafs diefes Buch in manchem Betracht fehr mangelhaft feyn mufs, zeigt fchon die unbedeutende Anzahl Seiten, welche es enthält. Doch ift es das einzigfte Wörterbuch des Schiffbaues, welches in Portugiefifcher Sprache gedruckt worden.

b) *The Shipbuilder's Repofitory or a Treatiſe on Marine Architecture wherein are Contained The Principles of the Art, with the Theory and Practical Parts fully explained; And every Inftruction required in the building and completing a Ship, of every Clafs, from the forming of the Draught, to the launching into the water. Calculated to the Capacity of young Beginners: Compiled and digefted in a Manner entirely new, and laid down different from what has hitherto appeared on the Subject. The whole being intended as A Complete Companion for thofe Naval Architects, defirous of attaining a competent Knowledge of that important Art. London: Printed for the Author: and fold by R. Parsley &c.* 472 S. 4to, 1 Kupfertafel.

Der theoretifche Theil diefes Werks ift fehr unbedeutend doch für gewöhnliche Schiffbauer die ihre Kunft nur mechanifch lernen, von einigem Nutzen. Der praktifche aber macht den gröfsten Theil des Werks aus, und zeichnet fich infonderheit durch die Beftecke für Kriegsfchiffe von verfchiedenen *Chartres* aus, die aber nur von denen benutzt werden können, welche die Kunft Baurifse zu machen verftehen.

c) *Mémoires fur le Jaugeage des Navires par M. Bellery, de l'Acad. des Sciences d'Amiens & Ing. hydraulique de S. A. R. Mſgr. le Comte d'Artois. A Paris chez Barrois.* 80 S. 8vo.

d) *Traité Elémentaire de la Mâture des vaiſſeaux à l'uſage des Elèves de la Marine, compoſé & publié, d'après les ordres de Monſeigneur le Maréchal de Caſtries, Miniſtre & Secrétaire d'Etat au Département de la Marine, par M. Forfait, Ingénieur-Conſtructeur de la Marine, de pluſieurs Académies. A Paris chez Clouſier.* 40 S. Vorrede und Einleitung 294 S. 24 Kupfertafeln.

Diefes ift das vornehmfte und wichtigfte Werk, welches über die Kunft des Maftenmachers gefchrieben worden. Der Verfaffer fchränkt fich nicht allein auf Kriegsfchiffe ein, fondern redet auch von der Bemaftung der vornehmften kleinern Fahrzeuge.

e) *Joach. Dehn Commentatio juridica de Aſſecuratione maritima. Göttingen* 4to.

f) *Hamburgiſcher Schiffer Kalender für das Schaltjahr 1788 zum Beſten aller Seefahrenden herausgegeben auf Veranlaſſung der Hamb. Geſellſchaft zur Beförderung der Künſte und nützlichen Gewerbe. Hamb. B. G. Hoffmann.* 226 S. 8vo.

Diefes für Seeleute unentbehrliche Buch ift mit vieler Einficht vom Hrn. Schiffscapitain C. G. D. Müller nach dem englifchen *Nautical Almanac* entworfen, und wird noch jährlich von ihm fortgefetzt. Bey diefer erften Ausgabe befindet fich eine Anweifung wie man den Kalender gebraucht. Der Gebrauch des englifchen Schifferkalenders wird in folgendem Buch gezeigt:

The Seaman's Guide to the Longitude or Key to the Nautical Ephemeris: Putting the faid Ephemeris in Practice at fea: with ſhort Rules and familiar Examples &c.

g) *The Art of war at Sea; or Naval Tactics reduced to new Principles with a new Order of Battle.*

Battle. Illustrated with Copper-plates. Translated from the French of Viscount de Grenier, Rear-Admiral of the French Navy, by the Chevalier de Saufeuil. 4to.

h) *Compendio das Correcçoes que se devem fazer as alturas dos Astros observados para poderem ser empregadas nos calculos da Latitude &c. por Joze Melitaô. da Mata.* 4to *Lisboa.*

i) *Thom. West Naval Signals constructed on a new plan.* 4to.

k) *Lettres de M. David le Roi à M. Franklin sur la marine & particulierement sur les moyens de perfectionner la Navigation des Fleuves.* Diese Abhandlung steht im *Journal de Physique* 1788. *Mars. No.* 5. und den folgenden Monaten.

l) *Memoires concernant diverses questions d'Astronomie, de Navigation & de Physique pour servir de suite à d'autres memoires deja publiées en* 1781. *&c. 4me Partie Paris* 1788.

m) *Monge Traité elementaire de statique à l'usage des Colleges de la Marine. Paris chez Musier.* 8vo.

n) *Almanach ten dienste der Zeelieden, voor de Jaaren* 1788, 1789, 1790, 1791, 1792 *&c.*

Dieses ist ein sehr vortheilhaft eingerichteter Schiffer-Kalender, den die Holländer nach dem Beyspiel anderer Nationen angefangen haben, jährlich herauszugeben. Man kann jeden Jahrgang dieses Kalenders besonders bekommen, so wie auch die zweyte Ausgabe der dazu gehörigen Erklärung, (*Verklaring van den Almanach*) die für alle Jahre dient, weswegen auch der Kalender von 1792 ohne Erklärung herausgegeben worden.

Dieser Kalender macht eigentlich das erste Stück von den 5 Werken aus, welche die *Commissarissen tot de Zaaken het bepaalen der Lengte op Zee en de Verbetering der Zeekaarten betreffende, Jan Hendrick van Swinden, Pieter Nieuwland* und *Gerard Hulst van Keulen* haben drucken lassen.

Das 2te Stück enthält eine *Verhandeling over het bepaalen der Lengte op Zee*, welche ich 1789. i angeführt habe.

Das 3te Stück eine *Verzameling van Tafelen ten Dienste der Zeelieden.* s. 1789. i.

Das 4te eine *Verzameling Berichten over eenige gewigtige onderwerpen der Navigatie.* Hievon sind schon verschiedene Nummer zugleich mit dem Almanach herausgekommen.

Das 5te, *Verhandelingen over verschillende stukken de Zeevart betreffende.* Meines Wissens ist aber davon noch nichts weiter, als die erste Abhandlung über die Einrichtung und den Gebrauch der Hadleyschen Octanten und Sextanten gedruckt, wovon ich in folgendem (1788 o) rede.

o) *Verhandeling over de Inrichting en het Gebruik der Octanten en Sextanten van Hadley; op last van het Edel Mogend. Collegie ter Admiraliteit binnen Amsterdam residerende opgesteld en uitgegeeven door de Commissarissen tot de Zaaken, het bepaalen der Lengte op Zee, en de verbeetering der Zeekaarten betreffende. Te Amsterdam by Gerard Hulst van Keulen.* 8vo. 192. S. und 62 S. Anmerkungen, 2 Kupferpl. nebst eingedruckten Holzschnitten.

Dieses Buch enthält eine der weitläuftigsten und vollständigsten Beschreibungen von Octanten und Sextanten. Es empfiehlt sich insonderheit wegen der ungemeinen Deutlichkeit des Vortrags. Es macht das 5te Stück der Werke aus, welche die Commissarien der Longitudo in Holland, *Jan Hendrick van Swinden, Pieter Nieuwland* und *Gerard Hulst van Keulen* haben drucken lassen. s. 1788. n.

Die Schriften, welche die Verfasser bey der Bearbeitung dieser Abhandlung hauptsächlich benutzt haben, sind folgende:

Beschryving van het Octant door den Heer Cornelis Douwes.

Beschryving van een nieuw instrument (den Octant) om Pools hoogte of andere hoogten op Zee te neemen. Diese Abhandlung steht im 2ten Theil der *Uitgeleezen Verhandelingen.* S. 5-32.

Het Engelsch Octant, door middel van den artificeelen Horizon, tot een algemeen gebruik bekwaam gemaakt door B. Martin, uit het Engelsch vertaald door W. A. Willems, im

VIII. Theil der *Uitgezochte Verhandelingen.* S. 144.

Beschryving van het Sextant, door Ramsden, uit het Engelsch vertaald.

Hadleys beyde Abhandlungen, welche sich in den *Phil. Transact.* No. 420 und 425 befinden, und auch diejenige, die in der französischen Uebersetzung der *Phil. Transf.* vom Hrn. *De Bremond* noch zu diesen beyden Abhandlungen von ihm selbst, hinzugefügt ist.

Die Abhandlungen der Herren *Dollond* und *Maskelyne* im 62. Theil der *Phil. Transact.* diejenige des Hrn. *Maskeline* steht auch am Ende des *Nautical Almanach* von 1774.

Eine Abhandlung des Hrn. *Blair*, am Ende des *Nautical Almanach* von 1788.

Das Werk des Hrn. *d'Après de Manevillette*, wovon die zweyte Ausgabe vom Hrn. *Bory* verbessert und unter dem Titel gedruckt worden: *Description & usage d'un nouvel instrument, pour observer la latitude sur mer appellé le nouveau quartier Anglois. Paris.* 1751. 8vo.

Magellan Description des Octans & des Sextans Anglois. Paris 1775. 4to. mit allen Anhängen, die in den folgenden Jahren dazu herausgekommen sind.

De Verdun, de Borda & Pingre voyage fait par ordre du Roi.

Von *Magellans* Beschreibung des *Circulair Instrument*, in der *Nova Acta Acad. Petrop.* 1. Theil vom Jahr 1783, gedruckt 1787. Seite 144. der Historie; und von *Bordas* Beschreibung des *Cercle de reflexion*, wollen die Verfasser zu einer andern Zeit reden.

p) *A very particular enquiry of the best form of ships for the Indian trade of 140-156 feet lenght.* Diese Abhandlung steht in den *Verhandelingen uitgegeven van't Genootschap der Wetenschapen te Vlissingen.* Middelburg 1788. *Tom. VII.* 1te *Sect.* *No.* 3 & 4. Die Authores davon sind *Lombard* und *Udeman.*

q) *A Table of Terms of Trade and Navigation. English and Svedish. Stockholm in the Royal Printing-house.* 4to. 4 Bogen.

Diese kleine Sammlung englischer und schwedischer Seetermini ist sehr fehlerhaft und unvollständig. Sie rührt eigentlich von *Jacob Serenius* her und man findet sie schon in dessen *Dictionarium Suethico Anglo-Latinum &c. Hamb.* 1734 und *Stockh.* 1761. 4to als Anhang. *Christian Fr. Bay* hat sie auch ins dänische übersetzt und bey seinem *Fuldstændigt Engelsk og Dansk Hand-Lexicon. Khvn.* 1784. 8. herausgegeben.

r) *Ove Mallings Taler til Erindring om Commendeur Capitain og Fabrikmester i Söe Etaten Henrich Gerner med historiske Tillaeg om den Afdödes Levnet, Arbeider, Död. o. s. v. Khvn.* 8vo.

s) *Il Microscopio de' Computisti o sia Istruzioni di Economia Pratica di D. Giuseppe Carlo Amato, Ed Urso Palermitano. Bassano. Fol.* 482 S.

Man findet in diesem Werke verschiedenes welches die Assecuranz Wissenschaft und Schiffsrhederey betrift, insonderheit Contracte mancher Art.

t) *Hamilton's Introduction to Merchandise, containing a complete system of Arithmetic &c. &c. the Law and Practices relating to sale Factorage, Insurance, Shipping &c. Lond.* 8vo.

u) *Directions for managing a Ship.* (Manuscript.) Es steht in *Lackingtons* Verzeichniss von Verlagsbüchern, vom J. 1788. *Lond.*

v) *Reglement concernant l'Admission des Elèves de la Marine & leur instruction dans le Port du 29 Juin 1788. Paris de l'Impr. Royale.* 4to.

1789.

a) *Descrizione istorica dell' Estrazione della publica Nave la Fenice dal Canal Spignon in cui giacque circa tre anni totalmente sommersa Impresa dall' Eccellentissimo Senato, Appoggiata alla nota esperienza del nobil uomo Giovanni Zusto Prestantissimo Senatore, e veri-*

verificata sotto la di cui Direzione e Commando. Scritta in ordine al Decreto 23 Nov. 1786. L'Anno 1789. per Figliuoli del Q. Antonio Pinelli Stampatori Ducali. 89 S. Einleitung. 31 S. 7 Kupferpl.

b) *Arrimage des Vaisseaux publié par Ordre du Roi, Sous le Ministère de M. le Comte de la Luzerne Ministre & Secretaire d'Etat, ayant le departement de la Marine & des Colonies. Par M. de Missiesy Quiés, Lieutenant de Vaisseau. A Paris de l'Impr. Royale.* 152 S. 4to. 6 Kupfertafeln.

Dieses Buch enthält die Beschreibung und Abbildung der auf eine neue Weise geordneten innern Einrichtung eines 74 Kanonen Schiffs und der sehr einsichtsvollen Stauung desselben.

c) *Compendio do Calculo da Latitude no Mar pela Observaçaõ Meridiana dos Astros por José Melitaõ da Mata. Lisboa Na Officina de Simaõ Thaddeo Ferreira.* 134 S. 4 Bogen Tafeln. 4to. min.

d) *Taboa das Latitudes e Longitudes dos principales lugares maritimos do mundo por José Melitaõ da Mata. Lisboa.* 4to. min.

e) *A Sea Manuel Recommended to the Young Officiers of the Royal Navy as a Companion to the Signal Book. By Sir Alex. Schomberg. London. pr. for Messrs G. G. J. and J. Robinson.* 130 S. 8vo.

Das Buch handelt von der Seetaktik, und enthält kurze Auszüge aus den Werken des *P. Hoste, Bourde de Ville Huet* und *Morogues*.

f) *Discurso instructivo sobre los movimientos mas importantes y utiles de la Tactica Naval Por D. Francisco de Montes Capitan de Navio de la Real Armada Madrid. En la Impr. de la Viuda de Ibarra.* 59 S. 4to. min. 1 Kupfert.

Der Verfasser giebt in dieser kleinen Schrift von einigen seiner Verbesserungen in der Seetaktik Nachricht.

g) *Raimundo Pasqual, Descubrimiento de la Aguja nautica, de la situacion de la America, del arte de navegar &c. Madrid por Gonzalez. Libr. de D. Pasqual Lopez.*

h) *C. F. Höyer korte Taler ved trende Orlogskibes Udlöb af Stabelen paa Nyeholm. Kiøvn.* 8vo.

i) *Verhandeling over het Bepaalen der Lengte op Zee, door de Afstanden van de Maan tot de Zon of vaste Sterren, op last van het Edel Mogend Collegie ter Admiraliteit resideerende binnen Amsterdam, opgesteld en uit gegeeven door de Commissarissen tot de Zaaken, het bepaalen der Lengte op Zee, en de Verbeetering der Zeekaarten, betreffende. Tweede veel vermeerderde en verbeeterde Druk. Te Amsterdam by Gerard Hulst van Keulen.* 36 S. Vorrede &c. 184 S.

Dieses Werk macht eigentlich das 2te Stück aus, welches die Commissarien der Longitudo in Holland, *J. H. van Swinden, P. Nieuwland* und *Gerard Hulst van Keulen*, haben drucken lassen. f. 1788. n.

Es befindet sich auch dabey das 3te Stück, oder die *Verzameling van Tafelen ten Dienste der Zeelieden, en voor al ter bevordering van het bepaalen der Lengte op Zee door de Afstanden van de Maan tot de Zon of de vaste Sterren; op last van het Edel Mogend Collegie ter Admiraliteit binnen Amsterdam resideerende, opgesteld en uitgegeeven door de Commissarissen tot de Zaaken, het bepaalen der Lengte op Zee, en de Verbeetering der Zeekaarten betreffende. Te Amsterdam by Gerard Hulst van Keulen.* 1787. 8vo. 66 S. mit 20 verschiedenen Tafeln, nebst 68 S. Erklärung derselben.

Die verschiedenen Methoden, die Länge zu finden, worunter sich insonderheit die durch *Dunthorne* verbesserte, auszeichnet, sind mit allen dazu erforderlichen Vorkenntnissen, mit ungemeiner Deutlichkeit, und ganz nach dem Geschmack des Seemanns vorgetragen, wodurch aber auch das Werk zugleich sehr weitläuftig geworden ist.

Unter andern Schriften, die ich schon in dieser Literatur angeführt habe, empfehlen die Verfasser dieses Werks auch noch folgende:

Steenstra Lessen over het vinden der Lengte op Zee. Amst. by Yntema en Tieboel. 1770. 8.

Onderrichting tot een gemaklyk gebruik van de manier om de Lengte op Zee te bepaalen, door waarneemingen aan de Maan.

Diese Abhandlung steht im IV. Theil von Doctor *Houttuins uitgezochte Verhandelingen.* p. 491. und ist aus dem Französischen übersetzt, in welcher Sprache sie von *De la Caille* verfasst, und 1758 im V. Theil seiner *Ephemerides des mouvemens Celestes* zuerst gedruckt worden.

Die gekrönte Preisschrift des Ritters *de la Coudraye* im zweyten Theil der *Verhandelingen der Provinciaal Genootschap der Kunsten en Weetenschappen te Utrecht.* 1784.

Es ist diese Abhandlung nämlich auf Veranlassung der, von derselben Gesellschaft 1779 aufgegebenen Preisfrage, geschrieben worden, welche den Titel führt:

De beste en voor allerlei soort van Leezers, zo wel Kooplieden, Reeders, en Boekhouders, als voor mingeöeffenden onder onze Zeelieden verstaanbaarste Verhandeling over de verklaring en de aanpryzing van de wyze om de Lengte ter Zee waarteneemen, door den afstand der Sterren van de Maan te meeten, met een Octant of Sextant, mits door bewyzen en proefneemingen aantoonende, dat deeze manier om de Lengte te bepaalen ook by onze Neederlandsche Zeelieden practicabel is.

Eine Abhandlung vom Hrn. *Elliot* im ersten Theil der *Transactions of the Royal Society of Edinburgh*, und eine andere vom Hrn. *Kraft* in den *Acta Petropolitana*, beyde enthalten Methoden aus der scheinbaren und wahren Höhe, und aus dem scheinbaren Abstand der Mittelpuncte, den wahren Abstand zu finden. Ausser diesen haben auch die Herren *Wittchel*, *Fuss*, *von Platen*, *Romme*, *Lyons* und *Maskelyne* vortrefliche Methoden vorgeschlagen; in diesem Werke wird aber nur die Methode des Hrn. *De Borda*, *Dunthorne* und diejenige, welche sich bey der englischen Sammlung von Seetafeln befindet, gelehrt.

k) *An Account of the new improved Sea-Compasses made by the Patentee, K. Mc. Culloch Compass-Maker To His Royal Highness the Duke of Clarance, with Reports of their practical Utility, founded on some Years Experience, By Capt. Philip D'Auvergne, F. R. S. and other Scientific Gentlemen. Lond. Pr. by R. Carpenter; and sold by K. Mc. Culloch.* 30 S. 8vo. 1 Kupfer.

Adams und *Knigth* hatten schon vorher den See-Compass in manchem Betracht verbessert; allein die Verbesserungen des *Cullochs* haben viele Vorzüge, insonderheit zeigt dieser Bericht des Kapitain *Auvergne*, dass auch bey dem heftigsten Arbeiten des Schiffs keine merkliche Bewegung der Compass-Rose zu spühren war.

1790.

a) *An Essay to direct and extend the Enquiries of Patriotic Travellers: with further Observations on the Means of preserving the Life, Health and Property of the unexperienced in their Journies by Land and Sea &c. By Count Leopold Berchtold, Knight of the Military Order of St. Stephen, of Tuscany &c.* 8vo.

b) *Abhandlung über die längere Dauer und den Widerstand des Schiffbauholzes gegen die an den Schiffen nagenden Seewürmer, von Gottfr. Lud. Grasmann, Prediger der Dörfer Singlow und Kortenhagen in Pommern. Stettin bey F. S. Kaffka.* 8vo. 182 S.

c) *The Ship-Masters Assistant and Owners Manual, containing complete Information, as well to Merchants, Masters of Ships and Persons employed in the Merchant Service, as to Officers and others in the Royal Navy, relative to the mercantile and maritime Laws and Customs. The whole compiled from undoubted Authority, and the Acts of Parliament faithfully abridged by a Gentleman of the Inner Temple. Lond.* 238 S. 8vo.

Dieses ist die neueste Ausgabe von einem Buche, welches insonderheit Rhedern und Schiffern ungemein nützlich ist, dahin gehört auch folgendes:

The

The Universal Directory or Complete Pocket Assistant, for Merchants, Masters of Ships, Mates, and all Persons concerned in Ships or shipping of Goods. In Three Parts &c. &c. By J. Goodfellow, Teacher of the Mathematics. Lond.

d) *A Treatise of Universal Inland Navigations, and the Use of all Sorts of Mines. A Work entirely new. Recommended to the Inhabitans of Great-Britain and Ireland; plainly demonstrating the Possibility of making any River and Stream of running Water in the world navigable, by Canals of a new Construction, without Locks and Dams, with Estimations of the Expence of the making thereof per Mile in Length. Together with the Construction, Explanation and Use of a new-invented Mechanical and Hydraulical Machine, for inland navigation, of this new Construction, which will raise on an inclined Plane, Boats or Lighters and Cargoes all at once, even to fifty fathoms in Perpendicular, without unloading. To which is added a Supplement plainly demonstrating the Possibility and Means whereby a Ship of any Size may be launched at any Time, except at Low Water, without waiting the Time of High Water. Together with the Construction, Explanation, and Use of a Machine for that Purpose; with Tables to shew the Power and Force required to draw or roll a Ship up upon a Launch of any Size not more than Two Thousand Tons. By Edmund Leach Surveyor. Lond.* 8vo.

e) *An Essay on Naval Tactics Systematical and Historical with Explanatory Plates in four Parts. By John Clerk, Esq. of Eldin, Fellow of the Society of Scottish Antiquaries and of the Royal Society of Edinburgh. Part. I. Lond. pr. for T. Cadell.* 165 S. 4to. 30 Kupfert.

Dieses Werk wird eines der vollständigsten über die See-Taktik werden, wenn der Verfasser sein Versprechen erfüllt, und die übrigen Theile dazu liefert.

Der erste Theil handelt von dem Angrif, sowol mit einzelnen Schiffen, als auch mit einer Kriegsflotte, wobey der Verfasser viele gute Bemerkungen über die in den beyden letzten Seekriegen vorgefallenen Treffen macht.

f) *Le Pilote instruit ou nouvelles Leçon de Navigation sans maitre à l'usage des Navigateurs du commerce avec les tables de la declinaison du soleil & de son ascension droite, calculées au Meridien de Paris pour vingt années à commencer du premier Janvier* 1790. *par* M. *le* Gaigneur. *Paris.* 4to.

g) *Taboas logarithmas dos Senos Tangentes e Secantes seguidas de muitas outras Taboas uteis e necessarias em a Navegaçaõ por José Melitaõ da Mata. Lisboa.* 4to.

Wahrscheinlich hat derselbe Verfasser auch folgende Tafeln herausgegeben:

Taboas para Roteiros de Navegaçao. fol.

Diese dienen blos zur Bequemlichkeit des Schiffers, um nach der Vorschrift derselben seine täglichen Beobachtungen, Coursen &c. beyzufügen. Die Einrichtung ist folglich bey jeder Tafel einerley.

h) *J. H. L. Meierotto, Exempelbuch für Seefahrende und Strandbewohner, zu Rath und Hülfe in Gefahr und mannigfaltigen Fällen. Berlin.* 8vo.

i) *Margetts, Longitude Tables for correcting the effects of Parallax and Refraction on the observed distance taken between the moon and the sun of a fixed star. Lond.* 4to.

k) *Thom. Trotter, Review of the medical department in the british navy with a method of reform proposed.* 8vo.

l) *Dr. Blane's, Observations on the Diseases incident to seamen. Lond.* 8vo.

m) *Le Monnier de la correction introduite pour accourcir la ligne seche de Lock de dix huit pieds. Paris.* 8vo. 26 S.

n) *Don Joseph Mazarredo, Instrucciones y señales que para el regimen y maniobras de la Esquadra del mando del Excmo. Sr̃or D. Luis de Cordova en la ultima guerra dispuso*

difpuso el - - - Mayor general de la Esquadra. Cartagena: por Ximenez. En la libreria de Arribas. 167 S. 4to.

o) *Voorbeelden & Regeln op Zee den waaren Tyd en Zon's Azimuth te vinden, om hier door de Mifwyzing der Magneet-Nadel en ook het Mifwyzend Horologie te verbeeteren. En meede de Middagsbreedte buiten de Middagshoogte der Zon, als men geene andere Tafeln dan Sinus Tafeln heeft, en ook door Verkorting van Logarithmen te vinden &c. met Figuren van J. J. Fruchtnicht. Hamb.* 125 S. 1 Kupferpl. 8vo.

Es enthält diefe kleine Schrift faft nichts anders, als die fchon lange vorher erfundene Methode des *Douwes.*

p) *Corpus Juris Nautici oder Sammlung aller Seerechte der bekannteften handelnden Nationen alter und neuer Zeiten, nebft den Affecuranz-Havarey- und andern zu den Seerechten gehörenden Ordnungen, zufammengetragen und zum Theil ins Deutfche überfetzt, von J. A. Engelbrecht.*

Diejenigen Seerechte in deutfcher Sprache, die der Verfaffer mit verfchiedenen Anmerkungen liefert, find folgende: I. Das Rhodifch Seerecht. II. Sammlung derer das Seerecht angehenden Gefetze in dem römifchen Recht. III. Die Seerechte von Oleron, mit *Clairacs Commentar* im Auszuge. IV. Das Wisbyfche Seerecht. V. Das alte Schiff- und Seerecht der kaiferlichen freyen Reichsftadt Hamburg. VI. Das alte Seerecht der kaiferlichen freyen Reichsftadt Lübeck. VII. Der kaiferlichen freyen Reichsftadt Lübeck Seerecht. VIII. Gefetze der kaiferlichen freyen Reichsftadt Bremen. IX. Das alte hanfeatifche Recht. X. Das revidirte hanfeatifche Seerecht. XI. Verordnungen des Königs Peter von Arragonien, zur Sicherheit der Schiffahrt. XII. Verordnungen des Raths zu Barcelona für das Confulat zu Sicilien. XIII. Verordnungen in Seefachen, durch den Rath von Barcelona. XIV. a. Verordnungen der Herren Beamten der Affecuranzen in der Stadt Florenz. XIV. b. Das alte Rigifche Seerecht. XV. Das Dänifche Seerecht. XVI. Das Confulat der See und Verordnungen für die bewaffneten Schiffe, die auf dem Meere kreuzen.

q) *Rezumo do Aparelho do Navio. Por Jacinto Joze, Paganino* 4to. 103 S. Mfc. *Lisboa.*

Diefes Manufcript enthält nicht allein eine ziemlich vollftändige Befchreibung der fämtlichen Schiffstakelafche, fondern handelt auch von der Schwere der Anker und der Länge und Dicke des vornehmften Tauwerks; ebenfalls wird umftändlich darin von dem Kielholen eines Schiffs geredet und von der Vorbereitung die dabey erfordert wird. Von demfelben Verfaffer find auch noch folgende Schriften vorhanden die ebenfalls noch ungedruckt find, als:

Principios da Manobra, por Jacinto Joze Paganino. 93 S. 4to. Mfc.

Enthält eine fehr gute praktifche Anleitung die verfchiedenen Manoeuvres mit einem Schiff zu machen.

Tratado das Conftrucçoins dos Navios, Aonde se trata tambem da Maftreaçaõ e Vergame dos ditos Navios e tambem para as Lanchas e Efcalleres, tudo debaixo de huma boa conftruçaõ a mais moderna por Jacinto Joze Paganino. 40 S. 4to. Mfc.

Enthält die Dimenfionen der verfchiedenen Hölzer eines 70 Kanonenfchiffs, auch das Verhältnifs von der Gröffe einer *Manchua* oder *Lancha* und eines *Bote* in Anfehung des Schiffs, ebenfalls die Länge und Dicke der Maften und Raae neines Schiffs.

Tratado do Corte do Pano, ou methodo de cortar as velas para os Navios da forma que uzaõ os Portuguezes. Por Jacinto Joze Paganino. 40 S. 4to Mfc.

Diefe Schrift zeigt nicht allein die Tiefe und Breite der verfchiedenen Segel eines Schiffs fondern giebt auch eine völlig befriedigende Anleitung wie diefelben nach portugiefifchem Gebrauch verfertigt werden.

Liçao do Manejo o do Exercicio da Artilheria por Jacinto Joze Paganino. 5 S. 4to Mfc.

Diefe wenigen Seiten enthalten blos das Kommando, welches auf portugiefifchen Schiffen beym Exerciren mit den Kanonen Gebrauch ift.

Tratado da Mediçaõ dos volumes e Arqueamento por Jacinto Joze Paganino. 4to. Mfc.

Diefe

Diese Anleitung Schiffe auszumessen ist sehr einfach. *Chapman*, *Bellow* und andere haben dazu genauere Vorschriften gegeben.

1791.

a) *A view of the Naval Force of Great Britain: In which its present State, Growth, and Conversion, of Timber; Constructions of Ships, Docks, and Harbours; Regulations of Officers and Men in each Department, are considered and compared with other European Powers. To which are added observations and Hints for the Improvement of the Naval Service. By an Officer of Rank Lond. pr. for J. Sewell.* 203 S. Appendix 74 S.

b) *The Sail Maker's ready Calculator: a Table of the Quantity of Canvas and other Materials used in making a suit of Sails, for Eight Months Service for a Ship of each Rate in the Royal Navy, with the Number of each Sail allowed to the Suit, and the total value. Also the Number of Yards contained in each Sail of a 74 Gun Ship, and a Ship of 400 Tons in the Merchants Service. Likewise a single Suit of Sails for East and West-India Ships, with the full value, specifying the Quality of Canvas the different Sails are made of in the Royal Navy and Merchants Service; with the price per Yard, given by Government, and the weight of each Bolt of good Canvas. Lond.*

c) *A new Edition, with the Author's last Additions and Corrections, of Mr. Ludlam's Description and Use of Hadley's Quadrant.*

d) *Observations on the Propagation and Menagement of Oak Trees in general, but more immediately applying to his Majesty's New Forest in Hampshire, with a view of making that extensive Tract of Land more productive of Timber for the Use of the Navy. In a Letter addressed to the Right Hon. John Earl of Chatham, First Lord Commissioner of the Admiralty. By T. Nichols, Surveyor of the Navy for Portsmouth Dock-yard. Southampton: Printed and sold by J. Bew.* 8vo. 42 S.

e) *A Collection of Papers on Naval Architecture Originally Communicated through the channel of the European Magazine, in which Publication the further Communications on this subject will be continued. Lond. Part. I.* 1791. 23 S. Vorrede &c. 67 S. 8vo. *Part. II.* 1792. 10 Bogen 8vo.

Dieses sind die ersten Abhandlungen einer von Hrn. *J. Sewell* Buchhändler zu London, errichteten Gesellschaft zur Verbesserung der Schiffsbaukunst. Ungeachtet diese beyden ersten Theile noch eben keine wichtige Verbesserungen enthalten so ist doch nicht daran zu zweifeln, dass in einem Staat als England, dessen Wohl fast nur allein von der Schiffahrt abhängt, die Abhandlungen einer solchen Gesellschaft nicht in der Folge von der äussersten Wichtigkeit werden sollten, insonderheit wenn die patriotischen Absichten des Hrn. *Sewell* gehörig durch die Regierung unterstützt werden.

f) *J. P. Sieveking von der Assekuranz für Rechnung eines ungenannten Versicherten. Göttingen bey Dietrich.* 8vo.

g) *Traité Pratique du Gréement des Vaisseaux et Autres Batimens de Mer: Ouvrage publié par Ordre du Roi, pour l'instruction des Elèves de la Marine, sous le Ministère de M. de Fleuries; Par M. Lescallier. Commissaire Géneral des Colonies &c. Avec Planches & Figures. Tome Premier. Contenant l'Avant-Propos & le Traité du Gréement. A Paris chez Clousier & Firmin Didot A Londres chez P. Elmsly A Amsterdam, chez Gabriel Dufour.* 24 S. Vorrede 488 S. 4to.

Tome second contenant les Planches & diverses Tables. 83 S. 34 Kupferpl.

Dieses Werk enthält gröfstentheils die Beschreibung der Schiffstakelasche welche Herr *Lescallier* schon 1777 mit seinem *vocabulaire de Marine* herausgab. An vielen Stellen ist solche aber ansehnlich vermehrt und verbessert worden. Auch sind die Figuren weit schöner gestochen und die Zahl derselben ist weit beträchtlicher, so dass dieses Werk das vollkommenste ist, welches

ches über die Takelasche aller Arten von Schiffen und Fahrzeugen geschrieben worden. Es empfiehlt sich auch insonderheit wegen der Vergleichung der Französischen Schiffstakelasche mit der englischen und holländischen.

h) *Account of Edystone Light-house by Mr. Smeaton. Fol.* mit einem Kupfer von dem alten und neuen Leuchtthurm.

i) *An Historical Report of Ramsgate harbour written and addressed to the Trustees by Mr. Smeaton with a plan of the harbour and map of the downs. Second. Edit.*

k) *Artikel der 2ten Hamburgischen Assecuranz-Companie für See-Risico und Türkengefahr, von 500 Actien à 2000 Mk. Bco. Hamb.* 4to.

l) *Söderfors Ankar Bruks Historia författad af Joh. Lundström* 52 S.

m) *P. H. C. Brodhagen von den verschiedenen bisher bekannten Methoden zur Bestimmung der geographischen Länge und Breite. Hamb.* 48 S. 4to. 1 Kupferpl.

Der gelehrte Herr Verfasser welcher sich schon durch mehrere Arbeiten rühmlichst bekannt gemacht hat, liefert hier in gedrungener Kürze das beste und anwendbarste welches über die Bestimmung der geographischen Länge und Breite geschrieben worden.

n) *Reflexiones sobre las Máquinas y Maniobras del Uso de á Bordo Ordenadas Por Don Francisco Ciscár, Teniente de Navio de la Real Armada. De órden Superior. Madrid: En la Imprenta Real.* 32 S. Dedication und Einleitung 386 S. und 23 S. Index. Folio. 23 Kupfertafeln.

Ungeachtet Spanien schon verschiedene vortrefliche Werke über den praktischen Theil des Schiffsmanoeuvres und der Seetaktik aufzuweisen hat, worunter sich insonderheit des *Don Santiago Zuloaga Tratado instructivo y practico de maniobras*, wie auch des *Joseph Mazarredo Teniente general de la Real Armada, Rudimentos de Tactica Naval* und des *Fernandez maniobras navales* auszeichnen, so fehlte doch ein Werk, worin der theoretische Theil dieser Wissenschaft auf eine leichte und dem Seemann verständliche Weise vorgetragen wird. Freilich erstreckt sich der berühmte *Jorge Juan* in seinem *Examen maritimo* über den theoretischen Theil des Schiffsmanoeuvres, allein nur diejenigen, welche eine vollkommene Kenntniss der höhern Mathematik besitzen, werden diesen gelehrten Schriftsteller verstehen können. Um also diese Lücke auszufüllen verfertigte Hr. *Ciscar* dieses Werk, welches in der That vor allen übrigen die in Europa über dieses Fach geschrieben worden, den Vorzug verdient; es empfiehlt sich nicht allein wegen der Deutlichkeit des Vortrages, sondern auch weil der gelehrte Verfasser dabey alles was in dieser Kunst neues und wichtiges entdeckt worden, anwendet. Insonderheit hat er *Romme Art de la Marine* benutzt. Um von der Wichtigkeit und dem mannigfaltigen Inhalt dieses Werks selbst urtheilen zu können, will ich die Ueberschrift der Kapitel hier anführen.

Libro I. De las Maquinas c. 1. De la palanca, c. 2. De la garrucha ó moton, c. 3. De los aparejos, c. 4. Del roce ó friccion, c. 5. De la rigidéz de las cuerdas, c. 6. Del tambor ó cabrestante, c. 7. Del roce en el tambor, c. 8. De la cabria, c. 9. Del timon, c. 10. De las bombas, c. 11. Del gato, c. 12. Del modo de valuar las fuerzas aplicadas á las maquinas, c. 13. De los medios discurridos, para conservar el agua dulce y desalar la del mar, c. 14. De las mangueras y nuevos ventiladores para renovar el ayre de varios sitios de las embarcaciones, c. 15. De algunos usos del barometro en las embarcaciones. Libro II. De la aplicacion de algunos principios de Mecanica á varias maniobras. c. 1. Del áncla y medios conducentes para sujeterla. c. 2. De la figura de los palos, masteleros y vergas; y de la direccion con que el viento exerce sus esfuerzos sobre ellos. c. 3. De las direcciones en que obra la fuerza empleada en izar las velas. c. 4. Del modo de obrar de las brazas, y de los modos de disponerlas para mayor seguridad de las vergas en algunas posiciones. c. 5. De la union de las fuerzas que contribuyen á romper las vergas segun la tension de los cabos que las sujetan, c. 6. Del modo con que trabajan los obenques y brandales, c. 7. Aplicacion de la doctrina de la composicion y descomposicion de las fuerzas á otras varias maniobras, c. 8.

En

En el qual se reflexiona acerca de los efectos de las fuerzas de presion y percusion en varias maniobras. Libro III. De los movimientos de los Buques, c. 1. Advertencias preliminares para los movimientos de los buques, c. 2. De los tres exes que se consideran en los buques, c. 3. En el qual se da idea de los momentos con que diversas fuerzas contribuyen á los varios movimientos de los buques, c. 4. Del centro de gravedad del navio. c. 5. Del centro del volumen, c. 6. Del metacentro, c. 7. De la linea de agua, c. 8. Metodo para hallar la distancia del punto de reunion de las velas planas al centro de gravedad de un buque, c. 9. De lo que el centro de las velas curvas braceadas obliquamente al viento, pasa mas á popa que quando se consideran planas, c. 10. De los momentos con que un cierto numero de velas largas contribuyen á la orzada ó arribada de un navio &c. c. 11. De los momentos con que un numero qualquiera de velas contribuyen á la inclinacion de un buque, y de aquellos con que este los resiste, c. 12. De los efectos del timon. c. 13. Del particular uso de las velas, c. 14. De las viradas, y primero de la virada por avante, c. 15. De la facha, c. 16. Del modo de dar la vela estando aproados al viento, c. 17. De la capa, c. 18. Del modo de conocer la verdadera direccion del viento á pesar de la errada que nos indican las grimpolas, c. 19. Descripcion de un anemometro, c. 20. De los errores que pueden cometerse en el modo ordinario de observar los abatimientos causados por solo el efecto del viento, c. 21. Del camino que sigue el navio en virtud del viento que lo impele, c. 22. Del exâmen de las formulas de D. Jorge Juan relativas al particular influxo de los distintos braceos de las vergas direcciones del viento y disposicion de la estiva en las velocidades de un buque, c. 23. De las providencias que conviene tomar en los temporales para la seguridad de los buques: y primero de la formacion y movimiento de las olas, c. 24. De la razon de haber adoptado las formulas del Exâmen Maritimo de D. Jorge Juan, con preferencia á las que sobre iguales puntos traen otros autores, c. 25. De la estiva, c. 26. Del flete y arqueo de las embarcaciones.

1792.

a) *Instructions for young Mariners and the Management of ships at single Anchor. By H. Taylor.*

b) *An Essay on Day and Night Signals with 16 Copper plates to illustrate the subjects. The Battle and Flag Signals neatly coloured.*

c) *Geschichte der Schiffahrtskunde bey den vornehmsten Völkern des Alterthums. Ein Versuch von Johann Isaac Berghaus. Erster Band, mit acht Kupfertafeln und einer Landcharte. Leipzig. In der Gräffschen Buchhandlung.* 38 S. Vorrede und Dedication. 632 S. 8vo.

Eine äusserst weitschweiffige und zwecklose Compilation. Die seichten Kenntnisse des Verfassers von den Schiffen und der Schiffskunst der Alten zeigen sich auf jeder Seite. Dass er gar nicht einmal weiss wie ein Schiff gestaltet seyn muss, davon sind die Figuren, die er aus den Werken eben so unwissender Schriftsteller genommen hat, hinlänglicher Beweis.

d) *Dictionnaire de la Marine Françoise, avec Figures. Par Charles Romme, Correspondant de l'Academie des Sciences de Paris & Professeur de Mathématiques & d'Hydrographie au Port de Rochefort. Imprimé chez P. L. Chauvet, à la Rochelle; & se vend A Paris chez Barrois l'aîné.* 12 S. Vorrede. 627 S. 7 Kupfertafeln.

Dieses Wörterbuch ist mit dem *Manuel des Marins*, vom Hrn. *Bourdé*, das brauchbarste Handlexicon der Marine. Hr. *Romme*, der sich schon durch mehrere Schriften, wovon ich bereits in dieser Litteratur geredet habe, bekannt gemacht hat, giebt in diesem Werke eine deutliche Erklärung der, in der Seesprache gebräuchlichen, Kunstwörter, worunter sich viele befinden, die weder in der Encyclopedie, noch in einem andern Buche stehn. Die Figuren sind eben dieselbigen, die der Verfasser schon bey seiner *Art de la Marine* herausgegeben hat. Die

Die englischen Kunstwörter, die sich an manchen Stellen bey den französischen befinden, sind aus *Escallier vocabulaire de Marine* entlehnt.

e) *Der wohl unterwiesene Schiffer, oder Unterricht, was derselbe vor, während und nach abgelegter Reise zu beobachten hat, nebst einem Anhange, in welchem Formulare verschiedener Schiffs-Documente und andere einem Schiffer nützliche Nachrichten enthalten sind. Bey dieser Auflage neu bearbeitet, von Joh. Andr. Engelbrecht. Lübeck.* 212 S. 8vo.

Ich habe von der ersten Ausgabe dieses für Schiffer so nützlichen Buchs schon 1773. i geredet, in dieser neuern hat der Herr Engelbrecht manches irrige und überflüssige weggelassen, verschiedenes brauchbare hinzugefügt, und anderes besser, aus einander gesetzt.

1793.

a) *A. History of the Law of Shipping and Navigation, by John Reeves. Lond. pr. for E. and R. Brooke.* 8vo.

b) *The Seaman's complete Pocket Book or Mariner's Assistant, for the Year* 1793. *Lond. Printed for W. Heather.*

Enthält Listen der im Englischen Dienst befindlichen Kriegsschiffe, Ostindienfahrer, Packet-Böte &c. wie auch der sämmtlichen bey der Marine angestellten Schiffsofficiere und Beamten.

Schriften, die ehestens herauskommen werden:

Unser verdienstvolle Herr Professor *Büsch* in Hamburg, bearbeitet eine Anleitung zum Schiffbau, welche in gedrungener Kürze das wesentlichste dieser Kunst enthalten wird.

Ein anderer bekannter Gelehrter der ersten Grösse, der aber seinen Namen noch nicht bekannt haben will, wird in kurzem ein kritisches Verzeichniss von mehr als 40000 Land- und Seekarten herausgeben. Da diese Arbeit die vollkommenste in ihrer Art ist, so habe ich in meiner Literatur nur allein diejenigen Seekarten angeführt, die mit einer Anleitung zur Navigation begleitet sind.

Abhand-

Abhandlungen

aus der

Hiſtoire & les Memoires de l'Academie Royale des Sciences de Paris

vom Jahr 1666—1785.

---

a) Nouvelle manière d'obſerver en mer la déclinaiſon de l'aiguille aimantée, par M. *de la Condamine*. Ac. Des. Sc. 1733. p. 446.

b) De la méthode d'obſerver en mer la déclinaiſon de la bouſſole, par M. *Bouguer*. Prix. Tom. 2. Mem. 6.

c) Obſervation ſur la variation de l'aiguille par rapport à la carte de M. *Halley*, avec quelques remarques géographiques, faites ſur quelques journaux de Marine, par M. *de Liſle*. Ac. Des. Sc. 1710. pag. 353. Hiſt. 3.

d) Méthode d'obſerver la variation de l'aiguille aimantée en mer, par M. *Godin*. Ac. Des. Sc. 1734. p. 590.

e) Addition au mémoire qui a pour titre Nouvelle manière d'obſerver en mer la déclinaiſon de l'aiguille aimantée, extrait d'une lettre de M. *de la Condamine*, de Saint-Domingue le 13. Juillet. 1735. par M. *Godin*. Ac. Des. Sc. 1734. p. 597.

f) Reſolution d'un problême aſtronomique utile à la navigation: trouver l'heure du jour, la hauteur du pole & l'azimuth par la variation de l'aiguille, en obſervant deux fois la hauteur du ſoleil ou d'un autre aſtre avec le tems ecoulé entre les deux obſervations, par M. *Pitot*. Ac. Des. Sc. 1736. p. 255.

g) Obſervation ſur un inſtrument pour trouver ſur mer la variation de l'aiguille aimantée préſenté, par M. *Quereineuf*. Ac. Des. Sc. 1734. Hiſt. p. 105.

h) Deſcription de l'art de fabriquer des ancres, par M. M. *de Réaumur* & *Duhamel*. Arts. 1761. I. Hiſt. p. 152.

i) Machine pour empêcher que les gros cables des ancres ne ſoient facilement rompus, par M. *Perrault*. Machines. T. 1. p. 45.

k) Diſcours ſur les ancres, par M. *J. Bernoulli*. Prix. T. 3. Mem. 4.

l) Memoire ſur la fabrique des ancres, par M. *Treſaguet*. Prix. T. 3. Mem. 5.

m) Reflexions ſur la meilleure figure à donner aux ancres, & la meilleur manière de les eſſayer, par M. *Daniel Bernoulli*. Prix. T. 3. Mem. 6.

n) Diſſertations ſur les ancres qui répondent aux trois queſtions propoſées à ce ſujet par l'Académie R. D. S. par le Marquis *de Poleni*. Prix. T. 3. Mem. 7.

o) Machine pour connoître ſur mer l'angle de la ligne du vent & de la quille du vaiſſeau comme auſſi l'angle du méridien de la bouſſole avec la quille, & l'angle du méridien de la bouſſole avec la ligne du vent, par

par M. *d'Ons-En-Bray*. Ac. Des Sc. 1731. p. 236.

p) Précis des élémens d'architecture navale ou traité pratique de la construction des vaisseaux publié, par M. *Duhamel*. Ac. Des. Sc. 1752. Hist. 141.

q) Une base qui est exposée au choc d'un fluide étant donnée, trouver l'espèce de conoïde dont il faut la couvrir, pour que l'impulsion soit la moindre qu'il est possible par M. *Bouguer*. Ac. Des. Sc. 1733. p. 85. Hist. 86.

r) De l'impulsion des fluides sur les proues faites en pyramidoïdes dont la base est un trapèze, par M. *Bouguer*. Ac. Des. Sc. 1746. p. 237.

s) Nouveau bassin pour construire & radouber les vaisseaux du Roi, par M. *Gallon*. Machines. T. 5. p. 135.

t) Examen de la force necessaire pour faire mouvoir les bateaux, tant dans l'eau dormante que courante, soit avec une corde, soit avec des rames ou avec quelque machine, par M. *de la Hire*. Ac. Des. S. 1702. p. 254. Hist. 126.

u) Observation sur une machine pour remonter les bateaux, par M. *Boulogne*. Ac. Des. Sc. 1726. Hist. 72.

v) Machine à faire remonter les bateaux & à briser les glaces des rivières, par M. *Lavier*. Ac. Des. Sc. 1743. Hist. 167.

w) Machine pour remonter les bateaux, par M. *Martenot*. Machines. T. 2. p. 25.

x) *Idem* par M. *Duquet*. Mach. T. 2. p. 31.

y) *Idem* par M. *Chabert*. Mach. T. 2. p. 177.

z) *Idem* par M. *Drouet*. Mach. T. 4. p. 43.

a) *Idem* par M. *Boulogne*. Mach. T. 4. p. 203.

b) *Idem* par M. *Caron*. Mach. T. 4. p. 213.

c) *Idem* par M. *Duquet*. Mach. T. 5. p. 95.

d) *Idem* par M. *le Comte de Saxe*. Mach. T. 6. p. 37.

e) *Idem* par M. *Duvivier*. Mach. T. 6. p. 195.

f) Pont de bateaux, par M. *Dubois*. Mach. T. 5. p. 13.

g) Moyens de garantir du naufrage des bateaux qui passent sous les ponts, par M. *Figuiere*. Mach. T. 3. p. 119.

h) Méthode pour garantir du naufrage les bateaux qui passent sous le pont du S. Esprit par M. *Figuiere*. Ac. Des. Sc. 1717. Hist. 84.

i) Observation sur un pont de batteaux qui qui peut s'ouvrir, présenté par M. *Dubois*. Ac. Des. Sc. 1727. Hist. 142.

k) Cabestan pour l'usage des vaisseaux, par M. *de la Magdelaine*. Mach. T. 2. p. 3.

l) Moyen d'arrêter & de lâcher aisement les cables sur lesquels on tire, par M. *Perrault*. Mach. T. 1. p. 45.

m) Moyen pour faire monter un grand vaisseau sur la cale telle qu'elle est construite dans le port de Toulon, sans se servir d'aucunes machines, par M. *de la Hire*. Ac. Des. Sc. 1703. p. 299.

n) Moyen de mettre un vaisseau sur la cale telle quelle est construite dans le port de Toulon, par M. *de la Hire*. Mach. T. 2. p. 69.

o) M. *Daleme*, propose de coller aux grands vaisseaux avec la bray ou contoy qui sert à carener, du plomb d'abord fondu épais, & ensuite forgé mince, pour les défendre des vers. Ac. Des. Sc. 1706. Hist. 140.

p) Reponse aux remarques de M. de Lagny sur la construction des cartes hydrographiques & des échelles de latitude, par M. *Chazelles*. Ac. Des. Sc. 1702. p. 150. Hist. 86.

q) Construction nouvelle & géometrique des cartes réduites & des échelles de latitude, par M. *de Lagny*. Ac. Des. Sc. 1703. p. 95. Hist. 92.

r) Suite de la construction nouvelle & géométrique des échelles de latitude & des cartes réduites, par M. *de Lagny*. Ac. Des. Sc. 1703. p. 99. Hist. 92.

s) Précis du mémoire & des cartes destinées à former un supplément au Neptune oriental publié, par M. *d'Après de Mannevillette*. Ac. Des Sc. 1753. Hist. 285.

t) Pro-

s) Projet d'Observations astronomiques & hydrographiques pour parvenir à former pour la Mediterranée, une suite de cartes exactes accompagnées d'un portulan, sous le titre de Neptune françois. Second volume, par M. *de Chabert*. Ac. Des. S. 1759. p. 484. Hist. 217.

t) Memoire sur l'état actuel de l'entreprise pour la rectification des cartes marines de la Mediterranée, & pour la formation d'un second volume de Neptune françois, avec la description d'un nouveau moyen d'établir promptement dans sa vraie directions l'instrument des passages au meridien pendant les voyages astronomiques par mer par M. *de Chabert*. Ac. Des. Sc. 1766. p. 384. Hist. 123.

v) De la meilleure manière de mesurer sur mer le chemin d'un vaisseau, independamment des observations astronomiques par M. le Marquis *Poleni*. Prix. T. 2. Mem. 8.

w) Machine pour mesurer le chemin que fait un Vaisseau, par M. *Dubuisson*. Mach. T. 6. p. 87.

x) Horloge pour mesurer le chemin d'un vaisseau, par M. *Pourchef*. Mach. T. 3. p. 203.

y) Nouveau compas de variation présenté par M. *Lemaire* fils. Ac. Des. Sc. 1747. Hist. 126.

z) Précis de l'art de la corderie ou traité de la fabrique des manoeuvres, publié par M. *Duhamel*. Ac. Des. Sc. 1746. Hist. 116.

a) Mémoire sur les operations nommées corrections par les pilotes; avec diverses, remarques qui peuvent être utiles dans les parties pratiques des mathematiques, par M. *Bouguer*. Ac. Des. Sc. 1752. p. 1. Hist. 125.

b) Recherches mecaniques & astronomiques sur la meilleure manière de trouver l'heure en mer par observation, soit dans le jour, soit dans les crêpuscules, & surtout la nuit quand on ne voit pas l'horison, par M. *Daniel Bernoulli*. Prix. T. 6. Mem. 2.

c) Eclaircissemens sur le probléme de la mâture des vaisseaux, par M. *Bouguer*. Ac. Des. S 1745. p. 309.

d) De la mâture des vaisseaux, par M. *Bouguer*. Prix. T. 1. Mem. 8.

e) Reflexions sur la mâture des vaisseaux. Memoire en latin. Prix. T. 2. Mem. 1.

f) De la mâture des vaisseaux par M. *le Camus*. Prix. T. 2. Mem. 2.

g) Précis d'un voyage entrepris pour la verification de quelques instrumens destinés à determiner les longitudes en mer, par M. le Marquis *de Courtanvaux*. Ac. Des. Sc. 1767. Hist. 120.

h) Observation sur la recherche des longitudes en mer, par M. *Cassini*. Ac. Des. Sc. 1722. Hist. 96.

i) Observation sur une méthode pour trouver les longitudes sur mer. Ac. Des. Sc. 1724. Hist. 95.

k) Mémoire sur l'observation de la longitude en mer, par le moyen de la lune, par M. l'Abbé *de la Caille*. Ac. Des. Sc. 1759. p. 63. Hist. 166.

l) Analyse du mémoire sur l'observation des longitudes en mer, publié par M. *de Charnières*. Ac. Des. Sc. 1767. Hist. 131

m) De la méthode d'observer exactement sur mer la hauteur des Astres par M. *Bouguer*. Prix. T. 2. Mem. 4.

n) Nouvelle méthode de prendre les hauteurs en mer avec une montre ordinaire, par M. *Parent*. Ac. Des. Sc. 1703. Hist. 87.

o) Observation sur un instrument pour observer les hauteurs du Soleil en mer, présenté par M. *de Montigny*. Ac. Des. Sc. 1728. Hist. 109.

p) Machine pour prendre hauteur en mer, par M. *Meynier*. Mach. T. 4. p. 71.

q) Observation sur une horloge pour mesurer le tems en mer, par M. *Sully*. Mach. T. 4. p. 75.

r) Observation sur un instrument pour prendre hauteur en mer, par M. *de Montigny*. Mach. T. 5. p. 57.

s) Machine pour suspendre des Instrumens en mer par M. *de Montigny*. Mach. T. 5. p. 59.

t) Observation sur un instrument pour prendre hauteur en mer par M*** Mach. T. 5. p. 97.

u) Nouvel instrument pour observer les hauteurs en mer par M. *Grand-Jean de Fouchy*. Mach. T. 6. p. 79.

v) Instrument pour prendre hauteur en mer par M. *Quereineuf*. Mach. T. 6. p. 117.

w) Essay de la montre marine de M. *le Roy*. Ac. Des Sc. 1767. Hist. 125.

x) Relation du voyage de M. *Cassini*, fils, fait par ordre du Roi pour examiner les montres marines de M. *le Roy*, l'ainé. Ac. Des. Sc. 1769. Hist. 102.

y) Observation sur une montre pour la mer par M. *Sully*. Mach. T. 3. p. 93.

z) De l'usage de l'Astronomie dans la navigation par M. *Cassini*. Ac. Des. Sc. 1666. T. 8. p. 1.

a) Precis de la théorie de la manoeuvre des vaisseaux, reduite en pratique, ou les principes & les règles pour naviguer le plus avantageusement qu'il est possible par M. *Pitot*. Ac. Des. Sc. 1731. Hist. 81.

b) Précis du nouveau traité de navigation, contenant la théorie & la pratique du pilotage publié par M. *Bouguer*. Ac. Des. Sc. 1753. Hist. 272.

c) Precis d'un voyage en Amerique, pour determiner les longitudes sur mer avec un essai geographique sur la position de plusieurs isles, & autres lieux de l'Océan Atlantique, accompagné de quelques observations concernant la navigation, par M. *Pingré*. Ac. Des. Sc. 1770. p. 487. Hist. 97.

d) Memoires sur la Navigation de France aux Indes par M. *Daprès De Mannevillette*. Savans Etrangeres. T. 5. p. 190.

e) Précis d'un ouvrage publié par M. *Duhamel* sur les moyens de conserver la santé des équipages des vaisseaux, avec la manière de purifier l'air des salles des hopitaux, & une courte description de l'hopital Saint-Louis de Paris. Ac. Des. Sc. 1759. Hist. 148.

f) Memoire sur la corruption de l'air dans les vaisseaux, & sur les moyens d'y remédier par M. *Bigot de Morogues*. Savans Etrangeres T. 1. p. 394.

g) Essai d'une nouvelle théorie de la manoeuvre des vaisseaux, par M. *Bernouilli*. Ac. Des Sc. 1714. Hist. 107.

h) Précis du traité du navire, de sa construction & de ses mouvemens, publié par M. *Bouguer*. Ac. Des Sc. 1746. Hist. 112.

i) Solution des principaux problémes de la manoeuvre des vaisseaux, par M. *Bouguer*. Ac, Des Sc. 1754. p. 342. Hist. 91.

k) Second mémoire sur les principaux problémes de la manoeuvre des vaisseaux par M. *Bouguer*. Ac. Des Sc. 1755. p. 355. Hist. 83.

l) Précis du traité de la manoeuvre des vaisseaux publié par M. *Bouguer*. Ac. Des. Sc. 1757. Hist. 165.

m) Nouvelle solution de quelques problémes sur la manoeuvre des vaisseaux qui se trouvent dans le volume de l'Acad. de 1754. par M. *Clairaut*. Ac. Des Sc. 1760. p. 171. Hist. 141.

n) Analyse de l'essai sur la théorie & la pratique des mouvemens du navire, & des evolutions navales publié par M. *Bourdé de Villehuet*. Ac. Des. Sc. 1765. Hist. 91.

o) Observation sur l'organisation des vers qui rongent les navires, par M. *Deslandes*. Ac. Des. Sc. 1720. Hist. 26.

p) Observation sur des balanus, & des pinnes-marines attachées contre le bois d'un vaisseau par M. *Deslandes*. Ac. Des. Sc, 1724. Hist. 35.

q) De-

q) Description d'une nouvelle espèce de ver qui ronge les bois & les vaisseaux observée au Senégal, par M. *Adanson*. Ac. Des. Sc. 1759, p. 249, Hist. 15.

r) Nouvelle invention pour préserver des vers les corps des vaisseaux, par M. *Phil. Howard*. Colect. T. 6. p. 98.

s) Projet pour lancer les vaisseaux à la mer avec plus de facilité que dans la pratique ordinaire, par M. *Gallon*. Ac. Des. Sc. 1731. Hist. 90.

t) Observation sur des rames à l'usage des galères & des vaisseaux. présentées par M. *Babut*. Ac. Des. Sc. 1762. Hist. 192.

u) Relation des travaux faits pour relever le navire le Tojo, galion d'Espagne, coulé bas le 10 Octobre 1702, dans la rade de Redondelle baie de vigo; relevé le 27 Sept. 1741. & mis à terre, le 6 Fevrier 1742. par M. *Goubert*. Savans Etrangeres. T. 2. p. 501.

v) Manoeuvre imaginée & employée pour retirer une carcasse de navire qui étoit echouée dans le chenal au bout de la fosse, depuis 80 ans & qui y génoit beaucoup la navigation de la Loire au-dessous de Nantes; par M. *Bonvoux*. Savans Etrangeres. T. 5. p. 392.

w) Manière dempecher les vaisseaux de se briser lorsqu'ils échouent, par M. *Huyghens*. Mach. T. 1. p. 73.

x) Manière de relever les vaisseaux submergés par M. le Baron *De Redingues*. Mach. T. 1. p. 203.

y) Machine pour tirer les vaisseaux à terre par M. *du Me*. T. 2. p. 9.

z) Manière de tirer les vaisseaux à terre par M. *Blanchart*. Mach. T. 2. p. 55.

a) Machine pour tirer les vaisseaux à terre comme elle se pratique à Brest, par M. *Blanchart*. Mach. T. 2. p. 57.

b) Manière de charger & de descharger un vaisseau par le P. *Ressin*. Mach. T. 3. p. 29.

c) Application de la mécanique du chariot. à voiles à un vaisseau, par M. *Duquet*. Mach. T. 3. p. 41.

d) Observation sur une machine pour mesurer le chemin que fait un vaisseau en mer, par M. *Pourchef*. A. Des. Sc. 1719. Hist. 81.

e) Description d'une machine pour mesurer la vitesse des eaux courantes & le sillage des vaisseaux, par M. *Pitot*. Ac. Des. Sc. 1732. p. 363. Hist. 103.

f) Observation sur une nouvelle construction de loch, avec des remarques sur l'usage des autres instrumens qui peuvent servir à mesurer le sillage des vaisseaux, par M. *Bouguer*. Ac. Des Sc. 1747. p. 644. Hist. 96.

g) Analyse de l'abrégé du pilotage, publié par M. *le Monnier*. Ac. Des. Sc. 1766. Hist. 127.

h) Moulin pour faire agir les pompes d'un navire par M. *du Quet*. Mach. T. 2. p. 135.

i) Observation sur un nouveau ponton pour curer les ports de mer, par M. *de la Balme*. Ac. Des. Sc. 1718. Hist. 74.

k) Machine pour nettoyer les ports par M. *Gouffé*. Mach. T. 2. p. 63.

l) Machine pour nettoyer les ports. Mach. T. 3. p. 167.

m) Machine pour curer les ports par M. *Guyot*. Mach. T. 6. p. 163.

n) Du solide de la moindre resistance, Lemme: déterminer le solide qui étant mû dans un fluide suivant la direction de son axe, y éprouvera la moindre resistance par M. *de S. Jacques de Silvabelle*. Savans Etrangeres. T. 3. p. 638.

o) De l'action de l'eau sur le fond d'un vaisseau plus large en bas qu'en haut par M. *Varignon*. Ac. Des. Sc. 1666. T. 10. p. 10.

p) Moyen de prévenir la corruption de l'eau embarquée sur un vaisseau par M. *Deslandes*. Ac. Des. Sc. 1722. Hist. 9.

q) Essai sur la manière de conserver à la mer l'eau potable dans les voyages de long

Cours

Cours par M. *de Cossigny*. Savans Etrangeres. T. 6. p. 94.

r) Alterations qu'éprouve l'eau douce transportée par la mer. Collect. T. 6. p. 159.

s) Experience pour dessaler l'eau de la mer Ac. Des. Sc. 1666. T. 1. p. 34.

t) Observation sur l'eau de la mer dessalée par precipitation, par M. *de St. Hilaire*. Ac. Des. Sc. 1666. T. 1. p. 208.

u) Manière de dessaler l'eau de la mer par M. *Boyle*. Ac. Des. Sc. 1666. T. 1. p. 250.

v) Moyen de rendre l'eau de la mer potable par M. *Hauton*. Collect. T. 6. p. 60.

w) Eau de la mer rendue douce par la congelation, par M. *Reyer*. Collect. T. 6. p. 471.

x) Machine pour dessaler l'eau de la mer, par M. *Gautier*. Mach. T. 3. p. 149.

y) Experiences pour connoître si la force des cordes surpasse la somme des forces des fils qui composent ces mêmes cordes, par M. *de Reaumur*. Ac. Des Sc. 1711. p. 6. Hist. 82.

z) De la force des cordes p. M. M. *Erikson* & *Polhem*. Collect. T. 11. p. 200.

a) Machine pour faire voguer une galère, par M. *le Comte De Saxe*. Mach. T. 5. p. 127.

b) Machine pour faire mouvoir les rames d'une galère, par M. *Limousin*. Mach. T. 6. p. 103.

c) Observation sur un instrument pour observer les hauteurs en mer, présenté par M. *Quereineuf*. Ac. Des. Sc. 1732. Hist. 119.

d) Description & usage d'un nouvel instrument, pour observer en mer les hauteurs & les distances des astres par M. *Grand-Jean de Fouchy*. Ac. Des. Sc. 1740. p. 468.

e) Instrument pour prendre hauteur en mer par M. * * * Mach. T. 5. p. 97.

f) De la meilleure manière de trouver l'heure en mer par observation soit dans le jour, soit dans les crépuscules, & sur tout dans la nuit quand on ne voit pas l'horison Prix. T. 6. Mem. 3.

g) Memoire sur la meilleure manière de trouver l'heure en mer par observation soit dans le jour, soit dans les crépuscules & sur-tout la nuit quand on ne voit pas l'horison. Prix. T. 6. Mem. 5.

h) Observation sur une horloge pour prendre une juste mesure du tems en mer, presentée par M. *Sully*. Ac. Des Sc. 1724. Hist. 94.

i) Observation sur une horloge d'une demiminute pour l'opération du lok, présentée par M. *Gourdain*. Ac. Des Sc. 1743. Hist. 172.

k) Horloge à double pendule pour la marine par M. *Duterre*. Mach. T. 5. p. 79.

l) Reponse de M. de *Lagny* aux remarques de M. Chazelles sur son memoire hydrographique. Ac. Des. Sc. 1704. p. 200.

m) Précis d'un voyage entrepris pour la verification de quelques instrumens destinés à determiner les longitudes sur mer par M. *de Courtanvaux*. Ac. Des. Sc. 1767. Hist. 120.

n) Jaugeage d'un navire ellipsoïde par M. *Varignon*. Ac. Des. Sc. 1721. p. 44. Hist. 43.

o) Remarques sur le jaugeage des navires par M. *de Mairan*. Ac. Des Sc.

p) Instruction abrégée, & méthode pour le jaugeage des navires avec un exemple figuré, & des Remarques pour la pratique par M. *de Mairan*. Ac. Des Sc. 1724. p. 227.

q) Observation sur le jaugeage des vaisseaux. Ac Des. Sc. 1666 T. 1. p. 243.

r) Reflexions qui tendent à savoir par quelles observations on peut déterminer le plus surement & le plus commodément l'heure qu'il est en mer, tant le jour & la nuit que dans le crépuscule. Prix. T. 6. Mem. 2.

s) Observation sur une methode pour trouver les longitudes en mer. Ac Des. Sc. 1724 Hist. 95.

t) Observation sur une machine pour dessaler l'eau de la mer p. M. *Gautier*. Ac. Des Sc. 1717. Hist. 85.

u) Ob-

u) Observation sur une machine propre à mesurer la vitesse des eaux courantes & le sillage des navires par M. *Brouckner*. Ac. Des. Sc. 1750. Hist. 169.

v) Observation sur une machine pour nettoyer des ports, présentée par M. *Dubois*. Ac. Des Sc. 1727. Hist. 70.

w) Observation sur une machine à nettoyer les ports de mer et les grands canaux, présentée par M. *Guyot*. Ac. Des. Sc. 1733. Hist. 98.

x) Observation sur des machines pour retirer un navire coulé à fond par M. *Goubert*. Ac. Des. Sc. 1742. Hist. 135.

y) Observation sur une machine à nettoyer les ports, présentée par M. *Macary*. Ac. Des. Sc. 1744. Hist. 62.

z) Observation sur une machine à curer les ports & les riviéres par M. *Lavier*. Ac. Des. Sc. 1745. Hist. 81.

a) Essai sur une nouvelle théorie de la manoeuvre des vaisseaux, par M. *Bernouilli*. Ac. Des. Sc. 1714. Hist. 107.

b) Precis du calendrier astronomique, ou état du ciel à l'usage de la marine publié par M. *Pingré*. Ac. Des. Sc. 1753. Hist. 256.

c) Remarques sur la différente manière de voguer des rames ordinaires & des rames tournantes, nouvellement proposées par le sieur *Duguet*, par M. *Chazelles*. Ac. Des. Sc. 1702. p. 98.

d) Traité de la loxodromie tracée sur la véritable surface de la mer par M. *de Maupertuis*. Ac. Des. Sc. 1744. p. 462.

e) Experiences sur la resistance des fluides par le Chevalier *de Borda*. Ac. Des Sc. 1763. p. 358. Hist. 118.

f) Experiences sur la resistance des fluides. Par le Chevalier *De Borda*. Ac. Des. Sc. 1767. p. 495. Hist. 145.

g) Operations faites tant à Bord de la Fregate du Roi la Flore, qu'en differens ports ou rades d'Europe, d'Afrique et d'Amerique. Pour la verification des Instrumens & des Methodes relatives à la determination des Longitudes sur mer & à d'autres objets concernant la Navigation par Mrs. Le Chevalier *de Borda*, *Pingré* & *de Verdun*. Ac. Des. Sc. 1773. p. 258.

Die Instrumente welche untersucht worden, sind folgende: 1) L'octant & le Sextant Anglois. 2) Montre Marine de M. Berthoud, de M. Leroy, de M. Arsandaux. 3) Pendule de M. Biesta. 4) Mégamètre de M. de Charnieres. 5) Lunette de M. l'Abbé Rochon. 6) Chaise marine de M. Fyot.

Alsdenn folgen etliche Bemerkungen über die Schiffskunst; als: 1) Des Méthodes pour determiner les Latitudes sur mer. 2) Methodes pour déterminer les Longitudes sur mer. 3) Du relèvement des Côtes & des Sondes. 4) Du Caserné ou Table de Loch. 5) Du Loch. 6) Des Courans. 7) Du Compas de mer.

h) Nouvelles Expériences sur la résistance des fluides, Par M. l'Abbé *Bossut*. Ac. Des. Sc. 1778. p. 353.

i) Essai d'une Théorie de la résistance qu'éprouve la proue d'un vaisseau dans son mouvement. Par M. *Léonhard Euler*. Ac. Des. Sc. 1778. p. 597.

k) Sur un moyen de renouveller l'air dans les bâtimens par M. *le Roi*. Ac. Des. Sc. 1780. Hist. 12.

l) Sur le renouvellement de l'air dans les vaisseaux par M. *de Bori*. Ac. Des. Sc. 1780. p. 111. Hist. 13.

m) Memoire sur l'usage des Horloges marines, relativement à la Navigation, & sur tout à la Geographie, où l'on détermine la différence en longitude de quelques points des îles Antilles & des Côtes de l'Amerique septentrionale, avec le Fort-royal de la Martinique, ou avec le Cap-francois de Saint-Domingue, par des Observations faites pendant la campagne de M. le Comte d'Estaing, en 1778 & 1779. & celle de M. le Comte de Grasse en 1781 & 1782. Par M. le *Marquis de Chabert*. Ac. Des Sc. 1783. p. 49.

Abhand-

Abhandlungen

aus den

Philosophical Transactions of the Royal Society of London. Vol. I. - Vol. LXXXI.

vom Jahr 1665—1792.

n) A table shewing to what degree air is compressible in sea-water, from the depth of 1 foot to 1947 feet; Transact. Vol. VI. p. 2192. Abridgment. Vol. II. p. 201.

o) The description of a new quadrant for taking altitudes, without an horizon, either at sea or land *Elton*. Transf. Vol. XXXVII. p. 273.

p) Account of a spirit-level to be fixed to a quadrant for taking a meridional altitude at sea when the horizon is not visible *Hadley*. Transf. Vol. XXXVIII. p. 176. Abr. Vol. VIII. p. 357.

q) A description of a water-level to be fixed to Davis's quadrant for taking the sun's altitude at sea in thik and hazy weather without an horizon *Leigh*. Transf. Vol. XL. p. 413. Abr. Vol. VIII. p. 360.

r) The description and use of an apparatus, added as an improvement to Davis's quadrant, consisting of a mercurial level, for taking the co-altitude of sun or star at sea, without the usual assistance of the sensible horizon, which frequently is obscured. *Leigh*. Transf. Vol. XL. p. 417. Abr. Vol. VIII. p. 362.

s) A new method of finding time by equal altitudes *Aubert*. Transf. LXVI. p. 92.

t) An account of the apparatus applied to the equatorial instrument, for correcting the errors arising from the refraction in altitude. *Dollond*. Transf. Vol. LXIX. p. 332.

u) An account of Mr. Thomas Godfreys improvement of Davis's quadrant transferred to the mariner's bow. *Logan*. Transf. Vol. XXXVIII. p. 441. Abr. Vol. VIII. p. 366.

v) The force of fired gun-powder and the initial velocities of cannon-balls, determined by experiments: from which is also deduced the relation of the initial velocity to the weight of the shot and the quantity of powder *Hutton*. Transf. Vol. LXVIII. p. 50.

w) A description of a mariner's compass contrived by *Gowin Knight*. Transf. Vol. XLVI. p. 505. Abr. Vol. X. p. 689.

x) Some remarks on the variation of the magnetical compas, published in the memoirs of the Academi of Sciences, with regard to the general chart of those variations made by E. Halley, as also concerning the true longitude of the Magellan Straights. Transf. Vol. XXIX. p. 165. Abr. Vol. IV. pr. 453.

y) A short dissertation on maps and charts. *Mountaine*. Transf. Vol. L. p. 563.

z) Re-

z) Remarks on the cenſure of Mercator's chart in a poſthumous work of Mr. Weſt of Exeter. *Dunn*. (Tranſ. Vol. LIII. p. 66.

a) A defence of Mercator's chart againſt the cenſure of Mr. Weſt. *Mountaine*. Tranſ. Vol. LIII. p. 69.

b) Undertakings concerning the variation of the magnetical compaſs, and the inclination of the inclinatory needle, as the reſult and concluſion of 38 years magnetical ſtudy. *Bond*. Tranſ. Vol. VII. p. 6065. Abr. Vol. I. p. 587.

c) A theory of the variation of the magnetical Compaſs *Halley*. Tranſ. Vol. XIII. p. 208. Abr. Vol. II. p. 610.

d) The variation of the compaſs, or the magnetical needle, in the Atlantick and Ethiopick Oceans 1706. *Maxwell*. Tranſ. Vol. XXV. p. 2433.

e) Some remarks on the variations of the magnetical compaſs, publiſhed in the Memoirs of the academy of Sciences, with regard to the general chart of thoſe variations made by E. Halley; as alſo concerning the longitude of the Magellan Streights. *Halley*. Tranſ. Vol. XXIX. p. 165. Abr. Vol. IV. p. 453.

f) The variation of the magnetical compaſs obſerved in a paſſage from Cape St. Lucar in California, to the iſle of Guan, or Guana, one of the Ladrones; with ſome remarks thereon. *Rogers*. Tranſ. Vol. XXXI. p. 173. Abr. Vol. VI. p. 2. 286.

g) A new and exact table, collected from ſeveral obſervations taken from the year 1721. to 1729. in nine voyages to Hudſon's Bay, in North America: ſhewing the variation of the compaſs according to the latitudes and longitudes accounting the Longitude from the meridian of London. *Middleton*. Tranſ. Vol. XXXVII. p. 71. Abr. p. 300.

h) The uſe of a new azimuth compaſs for finding the variation of the compaſs, or magnetic needle, at ſea with greater eaſe and exactneſs than by any yet contrived for that purpoſe. *Middleton*. Tranſ. Vol. XL. p. 395. Abr. Vol. VIII. p. 374.

i) An account of ſome improvements of the mariner's compaſs, in order to render the card and needle propoſed by Dr. Knigth, of general uſe *Smeaton*. Tranſ. Vol. XLVI. p. 513. Abr. p. 693.

k) The variation of the compaſs; containing 1719 obſervations to, in, and from, the Eaſt Indies, Guinea, Weſt Indies, and Mediterranean, with the latitudes and longitudes at the time of obſervations. *Douglas*. Tranſ. Vol. LXVI. p. 18.

l) An account of the current of the tides about the orcades. *Anon* Tranſ Vol. VIII. p. 6139 Abr. Vol. II. p. 290.

m) A conjecture about an under current at the Streights mouth. *Thomas Smith*. Tranſ. Vol. XIV. p. 564. Abr. p. 288.

n) Of the currents at the Streigths mouth. *Anon*. Tranſ. Vol. XXXIII. p. 191. Abr. Vol. VI. p. 2. 171.

o) Obſervations upon the currents of the ſea at the Antilles of America. *Peyſſonel*. Tranſ. Vol. XLIX. p. 624.

p) - - Mediterranean, *Peyſſonel*. Tranſ. Vol. XLIX. p. 634.

q) - - Bizerty in Barbary 1724. *Peyſſonel*. Tranſ. Vol. XLIX. p. 635.

r) - - Marſeilles. *Peyſſonel*. Tranſ. Vol. XLIX. p. 637.

s) - - Bonne (called alſo Hipone) in Barbay. *Peyſſonel*. Tranſ. Vol. XLIX. p. 638.

t) A recommendation of Hadley's quadrant for ſurveying, eſpecially the ſurveying of harbours; together with a particular application of it to ſome caſes of pilotage. *Mitchell*. Tranſ. Vol. LV. p. 70.

u) Some remarks on the variation of the magnetical compaſs publiſhed in the memoirs of the Academy of Sciences with regard to the general chart of thoſe variations

made by Halley; as alfo concerning the longitude of Magellan Straigths. *Anon.* Tranf, Vol. XXIX. p. 165. Abr. Vol. IV. p. 453.

u) A true copy of a paper found in the hand-writing of Sir Ifaac Newton, among the papers of the late Dr. Halley; defcribing an inftrument for obferving the moon's diftances from the fixed ftars at fea. *Newton.* Tranf. Vol. XLII. p. 155. Abr. Vol. VIII. pag. 129.

w) An account of a new machine, called the marine furveyor, contrived for the menfuration of the way of a fhip at fea, more correctly than by the log, or any other method hitherto ufed for that purpofe, together with feveral teftimonials fetting forth the ufefulnefs of this invention. *Saumarez.* Tranf. Vol. XXXIII. p. 45. Abr. Vol. VII. p. 444.

x) A fourther account of a new machine called the marine furveyor, defigned for the menfuration of the way of a fhip at fea, more certainly, than by the log at prefent in ufe, or any other method hitherto invented for that purpofe. *Saumarez.* Tranf. Vol. XXXVI. p. 45. Abr. Vol. VI. p. 456.

y) Inftructions concerning the ufe of pendulum-watches for finding the longitude at fea, together with a method of a journal for fuch watches. *Huygens.* Tranf. Vol. IV. p. 937. Abr, Vol. I. p 555.

z) An Inftrument for feeing the fun, moon or ftars pafs the meridian of any place. Ufeful for fetting watches in all parts of the world with the greateft exactnefs, to correct fun-dials, and to affift in the difcovery of the longitudes of places. *Derham.* Tranf. Vol. XXIV. p. 1578. Abr. Vol. IV. p. 464.

a) A method for determining the geographical longitude of places, from the appearance of the common meteors, called falling ftars. *Lynn.* Tranf. Vol. XXXV. p. 351. Abr. Vol. VI. p. 400.

b) A propofal of a method for finding the longitude at fea, within a degree or twenty leagues; with an account of the progrefs made therein, by a continued feries of accurate obfervations of the moon. *Halley.* Tranf. Vol. XXXVII. p. 185. Abr. Vol. VI. p. 401.

c) A letter concerning the variation of the magnetic needle with a fet of tables annexed, which exhibit the refult of upwards of fifty thoufand obfervations in fix periodic reviews from 1700 to 1756, and are adapted to every five degrees of latitude and longitude in the more frequented oceans. *Mountaine and Dodfon.* Tranf. Vol. L. p. 329.

d) A Letter giving an account of obfervations at fea for finding out the longitude by the moon. *Horfley.* Tranf. Vol. LIV. p. 329.

e) A Propofal of a method for meafuring degrees of longitude upon parallels of the equator. *Mitchell.* Tranf. Vol. LVI. p. 119.

f) A letter containing an effay of a new method of determining the longitude of places from obfervations of the eclipfes of Jupiters fatellites. *Wargentin.* Tranf. Vol. LVI. p. 278.

g) Of the meafure and motion of running-water. *Jurin.* Tranf. Vol. XLI. p. 5. Abr. Vol. VIII. p. 282.

h) A letter defcribing fome additions and alterations made to Hadley's quadrant, to render it more ferviceable at fea. *Dollond.* Tranf. Vol. LXII. p. 95.

i) Remarks on the Hadley's quadrant, tending principally to remove the difficulties which have hitherto attended the ufe of the bak-obfervatio, and to obviate the errors that might arife from a want of parallelifm in the two furfaces of the index-glafs. *Mafkelyne.* Tranf. Vol. LXII. p. 99.

k) A Letter concerning the collection of fecants, and the true divifion of the meridians in the fea-chart. *Wallis.* Tranf. Vol. XV. p. 1193. Abr. Vol. I, p. 527.

l) Way

l) Way of making Sea-water ſweet. *Hauton.* Tranſ. Vol. V. p. 2048. Abr. Vol. II. p. 297. Circumſtances relating to the precedent invention. *Hauton.* Tranſ. Vol. II. p. 2049.

m) An account of Mr. Appleby's proceſs to make ſea water freſh with ſome experiments therewith. *W. Watſon.* Tranſ. Vol. XLVIII. p. 69.

n) An account of the diſtilling water freſh from ſea water by wood aſhes. *Chapman.* Tranſ. Vol. L. p. 635.

o) Some experiments upon a machine for meaſuring the way of a ſhip at ſea. *Smeaton.* Tranſ. Vol. XLVIII. p. 532.

p) A letter containing the reſult of obſervations of the diſtance of the moon from the ſun and fixed ſtars, made in a voyage from England to the iſland of St. Helena, in order to determine the longitude of the ſhip, from time to time; together with the whole proceſs of computation uſed on this occaſion. *Maſkelyne.* Tranſ. Vol. LII. p. 558.

q) Directions for ſeamen bound for voyages. *by the Royal Society.* Tranſ. Vol. I. p. 140. Abr. Vol. III. p. 631.
An Appendix to the directions. *by the Royal Society.* Tranſ. Vol. I. p. 147.

r) An accouut of the advantage of Virginia for building ſhips. *Anon,* Tranſ. Vol VIII. p. 6015. Abr. Vol. III. p. 255.

s) A new way, by an Engliſh manufacture to preſerve the hulls of ſhips from the worm, &c. better for ſailing, and more cheap and durable than any ſheathing or graving hitherto uſed. *Bulteel.* Tranſ. Vol. VIII. p. 6192. Abr. Vol. I. p. 596.

t) An account of the manner of bendig planks in his Majeſty's yards at Deptford, &c. by a ſand-heat invented by Capitain Cumberland. *Cay.* Tranſ. Vol. XXXII. p. 175. Abr. Vol. VI. p. 467.

u) Method of preventing ſhips from leaking, whoſe bottoms are eaten by the worms. *Cook.* Tranſ. Vol. XLIII. p. 370. Abr. Vol. XI. p. 1391.

v) An account of the great benefit of ventilators, in many inſtances, in preſerving the health and Lives of people in ſlave and other tranſport ſhips. *Hales.* Tranſ. Vol. XLIV. p. 332.

w) Obſervations on the utility of ventilators in a ſhip. *Hales.* Tranſ. Vol. XLVII. p. 211.

x) An account of an extraordinary operation in the dok-yard at Portſmouth, *Robertſon.* Tranſ. Vol. L. p. 288.

y) Some ſuggeſtions concerning the preventing the miſchiefs which happen to ſhips, and their maſts, by ligthning. *W. Watſon.* Tranſ. Vol, LII. p. 629.

z) An account of the effects of ligthning on three ſhips in the Eaſt-Indies Aug. 1. 1750. *Veicht.* Tranſ. Vol. LII. p. 284.

a) An account of the appearance of lightning on a conductor, fixed from the ſummit of the main-maſt of a ſhip down to the water. *Winn.* Tranſ. Vol. XL. p. 188.

b) An account of a method for the ſafe removal of ſhips that have been driven on ſhore and damaged in their bottoms, to places (however diſtant) for repairing them. *Barnard.* Tranſ. Vol. LXX. p. 100.

c) Letter concerning ſome water-ſpouts he obſerved in the Mediterranean. *Stuart.* Tranſ. Vol. XXIII. p. 1077.

d) Letter concerning a water-ſpout obſerved by him in Yorkſhire. *De la Prime.* Tranſ. Vol. XXIII. p. 1248. Abr. Vol. IV. p. 2. 106.

e) Letter concerning a ſpout lately obſerved by him at Hatfield. *De la Prime.* Tranſ. Vol. XXIII. p. 1331. Abr. Vol. IV. p. 107.

f) Part of a letter, giving a relation of a wonderful fall of water from a ſpout upon the Moors in Lancaſhire. *Richardſon.* Tranſ. Vol. XXX. p. 1097. Abr. Vol. IV. p. 108.

g) A deſcription of a new takle or combination of pullies. *Smeaton.* Tranſ. Vol. XLVII. p. 494.

h) A diſcourſe concerning the moſt ſeaſonable time of felling of timber; written by

by the advice of S. Pepys. *Plott.* Tran Vol. XVII. p. 455. Abr. Vol. I. p. 589.

i) Letter concerning the difference of timber growing in different countries, and felled at different ſeaſons of the year. *Leeuwenhoek.* Tranſ. Vol. XVIII. p. 224. Abr. Vol. I. p. 592.

k) A letter containing a new manner of meaſuring the velocity of wind. *Brice.* Tranſ. Vol. LVI. p. 224.

l) Extract of a letter concerning the cauſes of ſeveral winds. *Garden.* Tranſ. Vol. XV. p. 1148. Abr. Vol. II. p. 129.

m) An hiſtorical account of the trade winds, and monſoons, obſervable in the ſeas between and near the tropiks, with an attempt to aſſign the phyſical cauſe of the ſaid winds. *Halley.* Tranſ. Vol. XVI. p. 153. Abr. Vol. II. p. 153.

n) Obſervations on Mr. Sutton's invention to extract foul and ſtinking air out of ſhips, with critical remarks upon the uſe of windſails. *W. Watſon.* Tranſ. Vol. XLII. p. 62. Abr. Vol. VIII. p. 630.

o) De methodo ſervandi ſanitatem in navi. *Jac. Cook.* Tranſ. Vol. XVI. p. 402.

Abhandlungen

aus der deutſchen Ueberſetzung der

Abhandl. der Königl. Schwed. Acad. der Wiſſenſch.

vom Jahr 1739—1790. 8vo. ſo zu Hamburg und Leipzig von 1749—1792 in 8vo. gedruckt.

p) Kurzer Begriff von der Stärke oder zuſammenhangenden Kraft der Seile und Tauen, wenn ſolche durchgängig gewöhnlicher Weiſe nach, zuſammen geſeilet werden, von *Nils Vallerius Erichson.* 1. Band. 1739. p. 61-77.

q) *Chriſt. Polhems,* Gedanken zu fernerer Beſtärkung des vom Hrn. *Vallerius* herausgegebenen Verſuches von Seilen. 1. Band. 1739. p. 77-81.

r) *Andr. Celſii,* Beurtheilung über ein in England unter dem Titel. *The Longitude diſcovered by the eclipſes, occultations and conjunctions of Jupiters Planets,* herausgekommenes Buch, ſo vom Hrn. *Whiſton* herausgegeben. 2. Band. 1740. p. 219-224.

s) Von der Schwere eines Schiffs im Waſſer, und dem Raume, den es darinnen einnimmt. Durch *Gilbert Scheldon,* Schiffsbaumeiſter bey der königl. Admiralität zu Karlskrona. 3. Band. 1741. p. 198-208.

t) Vom Mittelpuncte der Schwere in einem Schiffe und deſſen vortheilhafter Stellung, in Abſicht auf die Fahrt des Schiffes, durch *Gilbert Scheldon,* Schiffsbaumeiſter. 4. Band 1742. p. 103-114.

u) Neue Art die gehörige Ladung in einem Schiffe durch Verſuche zu beſtimmen, daſs das Schiff vor dem Umfallen ſicher, und doch beweglich genug iſt. Von *Chriſtoph Polhem.* 5 B. 1743. p. 216-221.

v) Ma-

v) Machine zur Bewegung der Luft, erfunden und eingegeben von *Martin Triewald*. 6 B. 1744. p. 254-265.

w) Beschreibung einer Hebewalze, womit hölzerne Gebäude, Schiffe und andere grosse Lasten können gehoben werden, von *Gilbert Scheldon*. 9 Band. 1746. p. 45-48.

x) Untersuchung die Eigenschaften eines neuen Hebezeuges betreffend, das der Hr. Schiffsbaumeister *Scheldon* erfunden hat, und eine Hebewalze nennt, von *Pehr Elvius*. 9 Band. 1746. p. 48-60.

y) Untersuchung wie die Lage des Mittelpunkts der Schwere, ein Schiff bequemer oder unbequemer machen kann, schief vor dem Winde zu segeln, durch *Pehr Elvius*. 9 Band. 1746. p. 247-252. vom Jahr 1747.

z) Von dem Mechanischen bey der Fahrt eines Schiffs und den Vorschriften, welche dieses das Schiff zu bauen und zu regieren giebt, durch *Pehr Elvius*. 9 Band. 1746. p. 263-272.

a) Art die wachsenden Grade der Breite auf Seecharten zu verzeichnen, von *Pehr Elvius*. 10 Band. 1748. p. 316-323.

b) Beschreibung eines in Söderhamn gebaueten Moderprahms, erfunden von *Carl Knutberg*. 11 Band. 1749. p. 132-135.

c) Eine leichte Art Schiffsmodelle zu verfertigen, von *Gabr. Scheldon*. 13 Band. p. 291-293.

d) Von Maschinen die Luft auf Schiffen abwechselnd zu machen, von *Peter Wargentin*. 19 Band. 1757. p. 3-15.

e) Von den neuesten Erfindungen Abwechslung der Luft auf den Schiffen zu erhalten. 19 Band. 1757. p. 77-89.

f) Beschreibung eines neuen Hebezeugs, [illegible] angegeben vom Abbé *Don Jaques Ventura*, Mathem. der Republik Venedig. 26 B. 1764. p. 192-200.

g) Bericht von *Harrisons* Versuche, die Länge zur See zu finden. 27 B. 1765. p. 3-18.

h) Eine neue Luftpumpe, Abwechslung der Luft auf Schiffen zu erhalten. Erfunden und beschrieben von *Jacob Ventura*, Mathem. Publico beym Arsenal zu Venedig. 28 Band. 1766. p. 217-227.

i) Eine Aeripila, Luftwechsel auf Schiffen zu erhalten. Erfunden und beschrieben, von *Jacob Ventura*, Mathem. beym Arsenal zu Venedig. 28 B. 1766. p. 297-302.

k) Aufgabe, die gehörige Verhältniss der Ruder zu finden, besonders für Galeeren, von *Friedrich Chapman*, Schiffsbaumeister bey der königl. Galeerenflotte. 30 Band. 1768. p. 42-57.

l) Anmerkungen bey Verfertigung der Seile (Taue). Eingegeben von Hr. *Nils Pfilanderschiold*, Admiral, Ritter des Schwerdtordens. 30 B. 1768. p. 129-135.

m) Von Schwedens Vortheilen und Schwierigkeiten bey der Schiffahrt, in Vergleichung mit andern Reichen, von *Joh. Westerman*. 30 B. 1768. p. 301-322.

n) Gedanken über vorhergehenden Aufsatz, von *Fr. Chapman*, Schiffsbaumeister bey der Königl. Galeerenflotte. 30 Band. 1768. p. 323-326.

o) Noch fernere Anmerkungen über eben den Gegenstand, von *Joh. Clason*, Groshändler zu Stockholm. 30 B. 1768. p. 326-328.

p) *Joh. Carl Wilke*, von der Neigung der Magnetnadel, nebst Beschreibung zweener Neigungs-Compasse. 34 B. 1772. p. 285-303.

q) Ueber die richtige Art, die Höhe des Schwerpuncts eines Schiffes anzugeben, wenn es sich im Wasser befindet, völlig ausgerüstet oder nicht, wofern man nur den Riss hat, nachdem es gebauet ist, von *Friedrich von Chapman*. 8ter Band der neuen Abhandlungen fürs Jahr 1787. p. 43-49.

Abhand-

Abhandlungen

aus den

Vaderlandfche Letter-Oeffningen.

Amft. 8vo. Yntema en Tieboel. 1768—1785.

(Die beyden letzten a und b ftehen in den Verhandelingen, uitgegeeven door de Hollandse Maatfchappy der Weetenfchappen te Haarlem. 1—24. Th. Haarlem 1755—1787. 8vo.)

---

r) Aanmerkingen over de Zeylagie en het Fatfoen der Schepen. 1. Deel 2de Stuk. 1768. p. 393-403 und 432-442. 1 Kupf.

s) Aanmerkingen over het Zeewater zoet te maaken. 2de Deel 2de Stuk. 1769. p. 43.

t) Concept over't opwinden van, en't vaftmaaken der werktuigen aan gezonkene Schepen, Vaartuigen, enz. om namentlyk dezelven, op welke diepte zy gezonken zyn, met Zekerheid te omvatten, vaft te maaken, en vervolgens op te winden 't zy door Cabels, of Kettingen. 2de Deels 2de Stuk. 1780. p. 343. 1 Kupf.

u) Befchryving van een werktuig, gefchikt om de Schepen op eene nieuwe wyze te ftuuren, dat hieromtrent veel voordeels fchynt te belooven. 2de Deels 2de Stuk. 1780. p. 459-463. 1 Kupf.

v) Brief aan de uitgeevers der Vaderlandfche Letteroeffeningen, nopens eene verbetering der vuurbaakens. 1 Deel 2de Stuk. 1779. p. 213-216. 1 Kupf.

w) Concept, om de Spillen, waar mede het Anker wordt opgewonden, op's Lands Oorlog-Schepen, van meerder Nut te doen zyn; door eenige Verandering en Verbetering in dezelven te maken. 3de Deel 2de Stuk. p. 213-216. 1 Kupf.

x) Proeve genomen met de Zee-Horlogien van den Heer Ferdinand Berthoud. 5 Deel 2de St. p. 170-176. Diefe Abhandl. ift aus dem *Mercure de France*. Octob. 1770. überfetzt.

y) Berigt wegens een nieuw uitgevonden Werktuig, de Boutentrekker genoemd. 3 Deel 2de Stuk. 1774. p. 71-78. 1 Kupf. Die Erfindung diefes Werkzeuges ift von *Jan Roodenrys*, der 1773 diefelbe bekannt gemacht hat. In demfelben Bande p. 472-473 fteht noch ein Nader Berigt wegens een nieuw uitgewonden werktuig den Boutentrekker genaamd.

z) Bedenkingen over het Zwaarwigtige van het Capiteinfchap op de Oorlogfchepen. 6de Deel 2de Stuk. 1784. p. 136-140.

a) Verhandeling om Buiten den Middag op Zee de waare Middags-breedte te vinden, door *Cornelis Douwes*. 1fte. Theil. 1755. p. 127-257.

b) Verhandeling van de Oorzaaken, Genezing en Voorbehoeding der gewoone Ziekten van ons Scheepsvolk, 't geen naar de Weft-Indien vaart, door *Salomon de Monchy*. 6de Deel 1fte Stuk. 1761. p. 9-185.

Abhand-

Abhandlungen

aus den

Comment. Academiæ Scientiarum Imperialis Petropolitanæ.

Petropoli. 4to. 1728 — 1777.

c) Examen artificii navis a principio motus interno propellandi quod quondam ab acutissimo viro Jacobo Bernoulli est propositum Auctore. *L. Eulero.* Tom. I. Novi Commentarii 1747 & 1748. p. 106-124.

d) Remigii noviter inventi ad Naves onerarias promovendas descriptio. Auctore *C. G. Kratzenstein.* Tom. II. 1749. p. 214-222.

e) Solutio novi cujusdam problematis Astronomici in usum precipue Nauticum propositi in dissertatione de progressu artis nauticæ in determinanda maris & longitudine & latitudine. Auctore. *A. N. Grischow.* T. V. 1754 und 1755. p. 417-466.

f) Dilucidationes de resistentia fluidorum. Auctore *L. Eulero.* T. VIII. 1760 und 1761. p. 197-230.

g) Dissertatio instrumenti cujusdam nautis barometri ad instar inservituri. Auctore *Jo. Ernst Zeihero.* T. VIII. 1760 und 1761. p. 274-279.

h) Acus nauticæ novæ descriptio. Auctore *J. E. Zeihero.* T. VIII. 1760 und 1761. p. 284-286.

i) De viribus remorum novæ speciei eorumque comparatione cum remis ordinariis. Auctore *W. L. Krafft.* T. XX. 1775. p. 343-355.

k) Observationes circa methodum inveniendi Longitudinem loci ex observata distantia lunæ a stella fixa. Auctore *Lexell.* Pars Posterior 1777. p. 343-359.

Anhang

Anhang

von Büchern und Manuscripten.

l) Gaspar da Costa de Ataide, Arte das Armas navaes &c. Msc. fol.

m) Gaspar Manoel Roteiro da carreira da India &c. Msc.

n) Gaspar Moraes de Macedo Roteiro da carreira da India &c. Msc.

o) Luiz da Fonceca Coutino Arte de Agulha fixa e do modo de saber por ella a Longitude. Mst.

p) Manoel de Mesquita Prestello Roteiro do Cabo de Boa Esperanza até o dos Correntes. steht in Manoel Pimentel Arte de navegar. p. 146.

q) Diogo Alfonso Piloto Roteiro de Bortugal para a India. Msc. fol.

r) Diogo Botelho Pereira Carta de Marear. Msc.

s) Domingos Franco Nova derrota para a Navegaçam do Maranham, befindet sich in Mariz Carneiro Regimento de pilotos.

t) Domingos Martins Reys. Roteiro da Costa do Brazil e Maranhaõ. Msc. fol.

u) Duarte Abreu Vieira. Tratado da Navegaçaõ.

v) Paumier de Grentesmil. Exercitationes ad optimos fere auctores græcos.

Der Verfasser berührt in diesem Buche unter andern verschiedenes von den Schiffen der Alten.

w) Exercizerne til Söes. Msc.

x) Ch. Arbuthnot Dissertation concerning the navigation of the ancients.

y) Göze Schiffer-Catechismus.

z) Plan ter verbeteringe van Neerlands Zeewezen. Amst. by D. Schuurman. 86 S. 8vo. ungefähr im J. 1770.

a) Korte Onderwysingen in de Mond Examen. Zynde all het gene een Stuurman nodig is te weten van het loopen der Stroomen, Banken, Vuuren, Dieptens, Riffen en Plaaten, als mede goede Ankergronden, de Winden uit Texel na de Indien het verbeteren der Compassen, nog nooit voor dezen in het ligt geweest, door eygen ondervinding opgestelt, in korte Vragen en Antwoorden. Door een voornaam Liefhebber der Zeevaart. Amst. by F. Orzanti. 72 S. 8vo. ungefähr im J. 1770.

b) Eenvoudige teffens naukeuriße manier om de Lengte op Zee te vinden. Zakelyk uit het Fransch en Engelsch vertaald, uitgebreid en gemaklyk gemaakt, ten dienste der Stierlieden. Door *W. A. Willems.* Middelb. by Levinus Moens. 10 S. 4to.

Es ist dieses die Bordasche Methode, so wie De la Lande sie in der Connoissance des Temps vom J. 1775. vorgetragen hat. Der Verfasser räth dabey an, bey der Beobachtung einen Octanten oder Sextanten mit einem Fernrohr zu gebrauchen, dessen Vortheile er schon vor einigen Jahren in seinen *Aantekeningen over't Engelsch Octant met een Artificieelen Horizon door B Martin.* (*Uitgezogte Verhandelingen VIII. Deel. Amst, by F. Houttuyn* 1763.) gezeigt hatte.

c) Afbeeldingen van Schepen in XVI. Bladen door *S. van der Meulen.* Amst. P. Schenk.

d) Af-

d) Afbeelding van de voornamste Schepen der weereld in XXI Platen. Amst. R. en J. Ottens. Folio.

e) *J. Colom* Onderrigting in de Konst der Zee-vaart. 2 Deelen. 4to.

f) *J. Colom* over de Globen, 4to.

g) *J. Colom* nieuw Graadboek.

h) *J. A. van Dam* wiskonstige Rekening om de breedte van den Aardkloot te vinden. Amst. Wed de Loots en J. Swigters. 4to.

i) *A. Duym* Instructie tot het Scheepsboek-houden. Amst. Wed de Loots en J. Swigters. Fol.

k) *Du Hamel du Monceau* Book der gezond-heit voor de Zeevaarenden met pl. Amst. G. Warnars. 8vo.

l) *Pieter van Hellingwerf* Vermaak der Zee-lieden of Stuurmans Regel. Amst. de Wed. Loots en J. Swigters. 8vo.

m) *Mr. Simon van Leeuwen* over de Ordonnantie van Assurantie en Avaryen van Amsterdam, Rotterdam en Zeeland. Amst. J. van Keulen en Zoonen. 8vo.

n) *J. Lulofs* Brief aan M. Semeens over het middel om door Compassen de lengte op Zee te vinden. Leiden Wed. A. Honkoop. 8vo.

o) *K. Redelykheit* Beschrywing en Afbeelding eener nieuw uitgevonden Diep-Machine. Amst. Yntema en Tiboel 's Hage. H. C. Gutteling. Folio. ist wahrscheinlich 1778. gedruckt.

p) *Nic. Witsen* XXX Platen van vreemde Vaartuigen. Amst. M. Schalekamp. Folio.

q) Mathematical Manual of Navigation, Gunnery, Dialling &c. By *Henry Phillips*.

r) The rule of Proportion explained in Navigation &c. *By Edm. Wingate.*

s) The seaman's new Kalender by *William Leybourn.*

t) The seaman's Tutor. By *Peter Perkins.*

u) The lighting Colomne or Sea-Mirrour containing the Sea-coasts of the North, East and West Navigation, gathered out from various Navigators, to which is prefixed an Introduction to Navigation with fig. and charts, Folio maj.

v) *Hale's* Treatise on ventilators, their great utility in ships hospitals and mines, in sweetening cask water, sea water and milk, in regulating the warmth of green Houses and various other useful improvements. Eine franz. Uebersetzung dieses Buchs kam 1740 heraus.

w) Droit de Marine de Danemarc trad. en françois du livre IV. des loix danoises, avec le danois à coté. 4to. Ist ungefähr gegen das Ende des 16ten Jahrhunderts gedruckt.

x) *Cobins* linear perspective adopted to shipping.

y) *Bollard* Dissertatio de Assecuratione.

z) *Cunningham's* Law of Insurances.

a) *Alb. Gentilis* Quæstiones maritimæ.

b) *Trevoux* Dictionnaire universel des us & coutumes de la mer.

c) L'Ecole de l'Administration maritime ou le matelot politique. 8vo. Haye.

d) Grundelike Onderrichtungen vor de Lootsen den Elf-Strom seiker op un af to seylen. 8vo.

e) *Pyrrhus Ligorius* Discorso della Nautica degli antichi. Dieses Buch wird von Nicolaes Witsen in seinem Scheepsbouw angeführt.

f) *W. Fairman* a new method for obtaining the Longitude at sea.

g) *Colliber* on sea-affairs. 8vo.

h) *Diston's* Seaman's Guide. 8vo.

i) *Hanway's* Seaman's Companion. 12mo.

k) *Macintire's* Marine Discipline. 8vo.

l) *Moore's* Coasters Companion.

m) *O'Loghlen's* Marine volunteer. 8vo.

o) *Rymers* Navigation on a new plan. 4to.

p) *Vallancy* on Inland Navigation. 4to.

q) *George Holden* an exceeding easy new and expeditious method of finding the longitude at sea or land (ist wahrscheinlich im Jahr 1790. gedruckt.)

r) Taboadas Perpetuas Astronomicas para Uso da Navegaçaõ. Portugueza. Lisb. (ist wahrscheinlich von *Jose Melitaõ da Mata.*)

s) General Seigner og Ordres om Dagen og Natten til Ankers eller under Sejl. Fol.

t) *G. van der Tollen* Stuurmans en Lootsmans Handboek, zynde eene Beschryving van de dieptens mitgaders de gronden van alle Banken, Klippen en Rotsen. Amst. Wed. J. Loots en Swigters. 8vo.

u) *G. van der Tollen* het nieuw Licht der Busschietery zynde eene volkomen onderwyzing van het Konstapelschap, zoo ter Zee als te Land. Amst. Joh. Gysius. 8vo.

v) *C. van Vollenhoven* Bootsman leerende al het geen een Bootsman noodig is te weten in het toetakelen van Schepen. Amst. Wed. de Loots en J. Swigters. 8vo.

w) *M. Soeten* Stuurmans Luiwagen of Tafelen van de breedte der Zonnen opgang. Amst. Wed. Loots en *J. Swigters.* 8vo.

x) *A. de Graaf* De nieuwe Schatkaamer of Konst der Stuurlieden. 4to.

y) *Q. Weitzen* over het recht der hollandsche Bodemeryen, Amst. J. van Keulen en Zoon.

z) Journal de Navigation & de commerce.

a) Lettres sur la construction des vaisseaux. Steht im zweiten Bande des Recueil de differens Traités de Physique. Impr. chez Quillau.

b) Zeemans Practicaale Observatien over de groote Zeevaart. Door *J. de Boor.* Amst. J. van Keulen. 91 S. 8vo. im J. 1770.

Dieses Buch enthält eine Anleitung wie man am besten mit einem Schiffe manoeuvriren kann, wenn man vom Eise besetzt ist, auch Bemerkungen über die Ströme und Schiffskunst im Kanal und einen Unterricht ohne Lootsen in den Texel zu segeln.

c) Forsög til Reebslageriets Forbedring. Khvn. 1769. 8vo.

d) *H. Rademin*, de Bodemeria. Halæ 1697.

e) *J. M. Raumburgers*, Grundfeste der Rechte und Gewohnheiten in Wechsel- und Commercien-Sachen; samt einem Anhang von Assecuranz- und See-Affaires. Frkf. a. M. 1723. 4to.

f) Zeerechten, inhoudende dat oudtste en hoogste Water-Recht, gemaakt in Wisbuy; noch zyn bygevoegt de Willekeuren van de Buyten en Binnelands-vaarders van Amsterdam, de Tol-Rolle voor de Onderdanen der V. N. de Instructie voor de Commissarissen van de Zeevaart &c. en het Tractat van Avaryen, by *Q. Weytsen.* Amst. 1740. 4to.

g) Recueil van alle Zeezaken. IV. Deelen. Haag. 1730. 4to.

h) Der Reichsstadt Hamburg neu revidirte Pilotage-Ordnung. 1750. Msc

i) *Fr. Vasmer*, de Admiralitate. Argent. 1674. 4to.

k) *J. A. Schragius*, de Assecurationis contractu. Argent, 4to.

l) *Th. Schroeter*, de Avaria. Altdorffii. 1676. 4to.

m) *Herm. Conring*, de dominio maris. Helmst. 1676. 4to.

n) *Sam. Stryk*, de jure navium. 1679. 4to.

o) *H. von Aschen*, de Lege Rhodia de jactu & ejus contributione. Argent. 1664. 4to.

p) *Ad. M. Ifinck*, de Litteris maritimis, vulgo Zee-Brieven. Groningae 1715. 4to.

q) *Joach. Nergern*, ad jus maritimum. Wittenb. 1659. 4to.

r) *Ant. Driessen*, ad Tit. XVI. Part. 2. Statutor. Hamb. de Havaria. Groningae 1721. 4to.

s) *Oth.*

s) *Oth. Verbrugge*, ad Legem Rhodiam de jactu. Groningae 1729. 4to.

t) T'Ordonnantie van de Zee-Vaert, beroerende: Toerustinghe van Schepen, die Zee-Rechten, Versekeringhe ende Assecurantie. Antwerpen. 4to.

u) *J. E. Zschackwitz*. Nachricht vom Handlungswesen der vormaligen und jetzigen Zeiten, nebst Anweisung, worin das See- und Schiff-Recht eigentlich bestehe. Leipz. 1736. 8vo.

v) An Abstract of the Sea-Laws, as established in most Kingdoms of Europe, and particularly in England und Scotland. Lond. 1704. 8vo.

w) The Laws, Ordinances and Institutions of the Admiralty of Great-Britain, civil and military, with Notes and Comments. II. Vol. Lond. 1767. 8vo.

Ob ich gleich weder Kosten noch Fleiss gespart habe, um dieser Literatur den höchsten Grad der Vollkommenheit zu geben, so war es mir doch nicht möglich, von etlichen alten spanischen Schriftstellern etwas anders, als ihre Namen ausfündig zu machen: Da mir aber kürzlich von einem gelehrten Spanier aus der Escurial-Bibliothek eine Anzeige von deren Schriften mitgetheilt worden, so werde ich noch den wenigen Raum benutzen, und solche hier anführen:

x) *Thomas Cano*, aus den Canarien gebürtig und Bürger der Stadt Sevilla, gab 1611 eine Abhandlung heraus, die den Titel hat: *Arte para fabricar y aparejar Naos de guerra y Marchantes.*

y) *Manoel de Figueiredo*, (s. 1640. b) ein Portugiese, schrieb in dieser Sprache: *Hidrographia: exame de Pilotos com as regras que deben observar nos derroteiros as Indias*, welches 1607. 1625. 1679. und 1716 zu Lissabon in 8vo. gedruckt wurde.

z) *Antonio de Naxera*, wovon ich 1628 geredet habe, war aus Lissabon gebürtig, er schrieb: *Navegacion especulativa y practica reformadas sus reglas y tablas por las observaciones de Ticho-Brahe y navegacion y puntos por el glovo y carta plana. Lisboa* 1628. 4to.

a) *Diego de Saa*, (s. 1549) ein Portugiese, gab in lateinischer Sprache folgendes Werk heraus; *De Navigatione. Libri* 3. *Paris. Reginaldo Calderio*. 1549. 8vo. 1. Band.

b) *Don Lazaro de Flores*, (s. 1688 d) *Arte de Navegar: ó Navegacion Astronomica. Madrid* 1673. 4to.

c) *Licenciado Antonio de Villalobos*, (s. 1766. g) gab einen *Tratado de la Esphera* heraus, man weiss aber nicht das Jahr, wann solcher gedruckt worden. Im Manuscr. liegt noch von ihm ein *Compendio de Geografia.*

d) *Don Gines de Rocamara y torrano*, (s. 1766. g) aus Murcia gebürtig, ist Verfasser von *La Esphera del Universo. Madrid* 1599. *4to. por Juan Herrera.*

e) *Don Geronimo de Chaves*, (s. 1766. g) aus Sevilla. *Tratado de la Esphera que compuso el Dr. Juan de Sacrobusto con muchas adiciones y scholios y figuras. Sevilla* 1545. *4to. por Juan de Leon.* Dieses Buch ist aus dem Italienischen übersetzt. Derselbe *Chaves* ist auch Verfasser einer *Chronographia ó repertorio de los tiempos. Sevilla* 1554. *por Fernando Diaz.*

1580 entwarf er auch zwey Karten, die eine von America und die andere vom Königreich Sevilla, welche aber beyde nicht herausgekommen sind.

Das (1585. b) angeführte Werk von *Rodrigo Zamorano* ist auch 1586 und 1591 zu Sevilla in 4to. gedruckt. Derselbe ist auch Verfasser einer *Carta de Marear. Sevilla* 1588. *4to.*

f) *Francisco Velazquez de Minaia*, (s. 1766. g) *Caballero del Orden de Santiago, Comendador de Lobon &c.* war gebürtig aus Madrid, und schrieb: *Essera del Mundo con una breve description del Mapa. Madrid* 1626. *8vo.*

g) *Miguel Perez*, (s. 1766. g) *Capellan Real y Racionero de la Cathedral de Granada*, übersetzte, mit einigen Anmerkungen aus dem

dem Italienischen, des *J. P. Gallucio* Werk, unter dem Titel: *Theatro y Descripcion del Mundo y del tiempo. Granada* 1614. *fol. por Sebastian Muñoz.*

h) *Doctor Grajales*, (s. 1766. g) ist Verfasser eines *Tratado del uso de la Carta de Navegar*, welches Buch zugleich mit des *Christoval Colon Tratado sobre la Navegacion* gedruckt worden. Weiter hat man nichts davon in Erfahrung bringen können.

i) *Don Fernando Colon*, (s 1766. g) ein Sohn des berühmten Admirals, *Christoval Colon*, schrieb zu Sevilla, wo er als Geistlicher lebte, folgendes Buch: *Historia del Almirante Don Christoval Colon.* Man hat aber weder die Jahrszahl noch den Druckort ausfündig machen können.

k) *Pedro Alarcon* (s. 1766. *g.*) ist, so viel wie man von ihm hat erfahren können, blos Verfasser astrologischer Schriften.

l) *Alvar Nuñez cabeza de Vaca* (1766. *g.*) aus *Xerez* gebürtig, begleitete den *Pamfilo de Narvaez* bey der Eroberung von Amerika. Bey seiner Zurückkunft dedicirte er Philipp *II.* seine Reisebeschreibung die zu *Volladolid* 1555. *in 4to* unter dem Titel gedruckt wurde: *Naufragio de Alvar Nuñez cabeza de Vaca, primera parte.* Den zweyten Theil: *Commentarios de Alvar Nuñez Adelantado y Governador de la Provincia del Rio de la Plata*, schrieb sein Secretair *Pedro Fernandez.*

m) *Martin Fernandez Enciso* (1766. *g.*) war *Alguacil Mayor de Castilla del oro en Indias.* Er dedicirte *Carl V.* folgendes Werk: *Suma de Geografia que trata de todas las partes y provincias del mundo en que se trata del arte de Marear, juntamente con la esfera en romanze, con el regimento del Sol y del Norte. Sevilla* 1519 und 1530. *por Jac. Cromberger.* Die 3te Edition ist von 1546. *por Andres de Burgos.*

n) *Andres Garcia de Cespedes Matematico del Rey y Archicosmografo de las Indias*, verbesserte die Seekarten die in dem *Casa de Contratacion de Indias* aufbewahrt werden. Er machte auch verschiedene Instrumente die zum Gebrauch weit besser waren als diejenigen deren sich *Rodrigo Zamorano.* bedient hatte. Die Schriften welche er herausgegeben, sind folgende: *Regimento de la Navegacion.* 2) *Hydrografia y theoria de planetas*, beyde in einem Bande *Madrid* 1606. *fol. por Juan de la Cuesta.* 3) *Libro de instrumentos nuevos de Geometria muy necesarios para medir distancias y alturas, añadidos dos tradados* 1° *de conducir aguas*, 2° *de Artilleria. Madrid* 1606. *4to por J. de la Cuesta.* Etliche Werke von diesem Verfasser liegen noch im Manuscript unter andern: 1) *El Islario General*, welches Buch eine Geschichte aller Inseln der Welt enthält, deren Gestalt und Lage &c. 2) *Theoria practica y uso del Astrolabio.* 3) *Libro de Mechanicas.*

o) *Diego Narvaez*, *Juan de Quiroga*, *Fr. Garcia de Loysa*, *Fernando Bustamante*, *Alvaro de Mendoza*, *Antonio Pablo Corzo.* Von den Werken dieser (1766. *g.*) angeführten Schriftsteller hat man keine Nachricht finden können.

p) *Andres Martin* schrieb einen *Tratado del descubrimiento del estrecho de Magellanes.*

q) *Diego Ramirez* ist Verfasser von der *Relacion del viage de los Hermanos Nodales con un derrotero y advertencias sobre lo que hizirron dichos Nodales*, es scheint als ob dieses Werk nicht gedruckt worden.

---

r) *Bartholome Garcia Nodal* (s. 1766. *g.*) machte im Jahr 1618 mit seinem Bruder *Gonzalo* eine Reise nach der Magellanischen Strasse, wovon er nachher das Tagebuch drucken liess, unter dem Titel: *Relacion del Viage que hizieron los Capitanes Bartholome Garcia de Nodal y Gonzalo Nodal al descubrimiento del estrecho nuevo de S. Vincente, y reconocimiento del de Magellanes. Madrid* 1621. *4to.*

s) Fer-

s) *Fernando de la Torre* (f. 1766. g.) schrieb *Descubrimiento de las Yslas Filipinas*. *Msc*.

t) *Garcia Escalante* (f. 1766. g.) ist Verfasser von der *Relacion del Viage de Ruy Lopez de Villalobos al descubrimiento de las Filipinas*. *Msc*.

u) *Antonio Galvam* (f. 1766. g.) ein Portugiese von ihm befindet sich eine *Historia das Molucas* im Msc. Er ist auch Verfasser von etlichen andern Schriften.

v) *Martin de Yslares* (f. 1766. g.) ist Verfasser einer *Relacion del viage de Ruy Lopez de Villalobos al descubrimiento de las Filipinas*. Msc.

w) *Pedro Fernandez de Quiros* (f. 1766. g.) schrieb ein sehr weitläuftiges Werk welches seine Seereisen enthält und den Titel hat: *Relacion de la vida de Pedro Fernandez de Quiros*. Es befindet sich aber nur im Manuscript.

x) *Pedro Sarmiento de Gamboa* (f. 1766. g.) ist Verfasser eines *Derrotero y viage de Lima á España por el estrecho de Magallanes*. Msc.

y) *Juan de Espinosa* (f. 1766. g.) war Secretair des berühmten *Fernando Alarcon*. Ausser verschiedenen literarischen Werken die derselbe geschrieben eignet man ihm auch folgendes zu: *Comentarios sobre el tratado de la Esphera de Sacro-busto* welches 1550 zugleich mit *Juan Martin Poblacion, Tratado del uso del Astrolabio* gedruckt wurde.

z) *Description of a Horizontal Top invented by Mr. Serson. Smeaton*. Phil. Transf. Vol. XLVII. Part. II. pag. 352.

a) *Anleitung zur Verfertigung eines Noth-Steuerruders*, von *C. G. D. Müller*.

Diese Schrift steht in den Verhandlungen und Schriften der Hamburgischen Gesellschaft zur Beförderung der Künste und nützlichen Gewerbe. 1ter Band. pag. 213-259.

b) *Ueber die Construction des hydrometrischen Flügels und über dessen Gebrauch als Wind- und Strom-Messer*, von *Reinhard Woltmann*. ibid. pag. 259-305.

Die beyden 1791. n. angeführten Werke des *Fernandez* und *Mazarredo Salazar* haben folgenden Titel:

c) *Practica de maniobras de los Navios en que se enseña el modo de darles todos los movimientos de que son capaces mediante el Timon y las velas impelidas del viento Dispuesto por Dn. Antonio Gabriel Fernandez, maestro 3o de Mathematica en la Real Academia de Cavalleros Guardias Marinas de la Ciudad de Cadiz con Licenzia. Reimpresa en la Real Isla de Leon en la Imprenta de Pedro Segovia Calle nueva. Cadiz 20 de Julio de 1732. Isla de Leon Septembre* 19 de 1774. in 8vo 240 Seiten.

d) *Rudimentos de Tactica Naval para Instrucciones de los Officiales Subalternos de Marina ordenados por Dn. Josef Mazarredo Salazar Teniente de Navio de la Real Armada quien los ofrece á los Pies del Rey Nuestro Señor. Madrid* 1776 *por Joaquim Ibarra*. 4to 216 Seiten und viele Figuren.

Alpha-

Alphabetisches Namen-Register der Schriftsteller,

deren Werke in der Allgemeinen Literatur der Marine angeführt sind.

Christ.

C.

G.

Abr.

H.

I.

K.

P. Karfseloom 1634. a.
T. Kean 1774. i.
Barth. Keckermann 1637. c.
Henr. Kellinghufen 1709. c.
Kelly 1733. d.
Kent 1776. m.
Joh. Kepler 1614. d.
Diguard de Kerguette 1760. a, 1762. b, 1764. c.
Conr. Fr. Kefsler 1721. a.
Joh. van Keulen 1680. d, 1681. d.
Gerh. van Keulen 1684. b.
Gerard. Hulft van Keulen 1788. n. o, 1789. i.
Edw. King 1785. c.
J. H. van Kinsbergen 1780. m, 1781. p, 1782. b, 1784. a.
Kippax 1751. k.
Henr. Kippingius 1637. c.
Athanafius Kircher 1635. b.
Gowin Knight 1750. g, pag. 224. w.
Knight 1753. b, 1789. k.
Carl Knutberg pag. 233. b.
Koch 1778. e.
J. Kouwenberg 1758. b.
W. L. Krafft 1789. i, pag. 238. l.
C. G. Kratzenftein 1751. c, 1772. f, pag. 237. d.
D. Kruik 1737. c.
Reinh. Kurike 1667. a.
Reinh. Kurike 1740. f.

L.

Sebaftian Labairu 1784. h.
Adrian Laernoes 1782. a.
Cimbrius Erafm. Mich. Læti 1753. b.
J. G. Lagerbielke 1787. n.
Lagni 1624. b.
Lagny pag. 212. q. r, pag. 220. l.
Lambrechts 1742. a.
D. Jofeph Romero Fernandez de Landa 1784. g.
Andr. Lange 1713. a, 1724. b.
Lange 1766. e.
Herm. Langenbeck 1727. f.
Pere Languedoc 1721. c.
De Lafsale 1787. r.
Cornel Janfz Laftmann 1634. a.
Joh. Laurentius 1603.
Joaô Baptifta Lavanha 1595. c.
Lavier pag. 211. v, pag. 221. z.
Edm. Leach 1790. d.
Mich. Fr. Lederer 1667. d.
Lediard 1735. e.
Simon von Leeuwen 1730. e, pag. 241. m.
Leeuwenhoek pag. 231. i.
Georg. Jac. Leickherr 1685 a.
Leigh pag. 223. q. r.
Lemaire pag. 213. y.
Cornel. Lerche 1637. a.
Lefcallier 1777, 1791 g.
Joh. Lud. Leftocq 1744. c, 1747. a.
Simon van Leuwen 1662. d.
Leveque 1771. m, 1779. g.
Lexell 1749. a, pag. 238. k.
William Leybourn pag. 241. s, pag. 243. o.
R. Liddel 1787. b.
Pyrrhus Ligorius pag. 242. e.
Limoufin pag. 219. b.
J. Lind 1768. c, 1774. k.
Lipfius 1746. k.
Duranti Lironcurt 1771. l.
De Lifle p. 209. c.
Fernando Liveyra 1535. a.
Fr. Garcia de Loayfsa 1766. g.
Joh. Loccenius 1608. c, 1650. b, 1674 b, 1740. f.
Lodewyk Grave van Byland 1767. d.
Logan pag. 224. u.
O'Loghlen pag. 242. m.
Lombard 1788. p.
J. van Loons 1651. b, 1684. b.
S. Loots 1719. c.
P. B. Lourenço de Gusman f. Gusman.
Chriftian Carl Lous 1745. g, 1764. g, 1767. a, 1768. g. h, 1773. b, 1776. i, 1777. g. 1781. f.
Love 1760. g.
Don Francifco de Seyxas y Lovera 1688. d.
Janus Chriftian Lowum 1782. p.
Melch. Lubeck 1719. b, 1730. e.
Gian. Pietro Lucatelli 1750. i.
Joh. Vinc. Lucchefini 1637. c.
Ludlam 1791. c.
Luigimorto 1544.

M.

John Hamilton Moore 1772. c. pag. 242. l.
Gaſpar Moraes de Macedo pag. 239. n.
Barth. Moriſotus 1637. c, 1653. b.
Bigot de Morogues 1763. h. pag. 216. f.
Thom. Mortimer 1636. a.
Aloiſe da Moſto 1502.
Alb. de Motta 1664. c.
A. Moubach 1727. d.
William Mountaine 1599. d, 1675. e, 1747. d, 1764. h, pag. 224. y, pag. 225. a. pag. 228. c.
Joſeph Moxon 1599. d.
Joh. Müller 1650. a.
C. G. D. Müller 1752. e. 1788. f. pag. 250. a.
Edward Mullineux 1592. b.
Patrick Murdoch 1741.
Mungo Murray 1760. f, 1765. a.
Joh. Dan. Heinr. Mulläus 1781. b.
Joh. Jac. Mylius 1749. d. 1750. k.

N.

Diego Narvaez 1766. g.
Antonio de Naxarra 1628. pag. 245. z.
Joh. Neper 1614. d.
Joach. Nergern pag. 244. q.
Neumayr 1599. a.
Daniel Newhouſe 1686. e.
Iſ. Newton pag. 227. v.
T. Nichols 1791. d.
W. Nicholſon 1784. l.
Rembrand van Nierop 1696. c.
Pieter Nieuwland 1788. n, o. 1789. k.
Bartholomé Garcia Nodal 1766. g, pag. 248. r.
Gonzalo Nodal 1766. g, pag. 248. r.
A Norberg 1775. i.
Nordenſkjöld 1787. n.
Robert Norman 1581. b.
Northcote 1770. g.
Richard Norwood 1577. 1631. d.
Pedro Nunes 1537. a, 1546. 1567. a, 1573. a.
Alvar. Nunez 1766. g. pag. 247. l.

O.

Chriſtoph O'Bryen 1762. f.
G. Oelrichs 1542. 1773. a.
Aex. Oli Oexmelin 1774. m.
Petr. Ohrrharius 1693. d.
Simam de Oliveira 1606. a.
F. Olivier 1746, e.
M. van Olm 1765. f.
O'Loghlen pag. 242. m.
Ons-En-Bray pag. 211. o.
Maarten Oſterwoud 1712.
Opel 1745. k.
Conſtantius Opellus 1654. a.
Von Oppel 1614. a.
Joſeph. de Ortega 1567. c.
William Ougthred 1577. 1614. d.
Ozanam 1691. e. 1782. h.
Ozanne 1762. d.

P.

Jul. Pacius 1619. a, 1663. d.
Jacinto Joze Paganino 1790. q.
Pagnina 1751. g.
Giovanni Pagnini 1750. a.
Pallas 1779. a.
Jac. Palmerius 1637. c, 1746, k.
Pantero Pantera 1614. a.
Alberto Pappiani 1745. e.
Ignace Gaſton Pardies 1673. c.
Parent 1714. c, pag. 214. n.
Rob. Park 1706. b.
James Allan Park 1787. l.
Th. Parker 1775. b.
Seth Partridge 1614. d.
Raimundo Paſqual 1789. g.
Archibald Patoun 1730. d.
Robert Patterſon 1786. d.
Theod. Pauli 1689. a.
De Peça 1585. a.
Amenadab Peck 1769. e.
Petr. Peckius 1603.
Henr. Pemberton 1592. b.
Dr. Pemberton 1761. a.
Charles Pene 1693. a.
Barras de la Penne 1727. e.
Samuel Pepy 1690. a.
Diogo Botelho Pereira pag. 239. r.
Miguel Perez 1766. g. pag. 246. g.

Q.

R.

J. Ro-

S.

De

T.

U.

V.

W.

Y.

Z.

Sach-Register

der in der

Allgemeinen Literatur der Marine

angeführten Schriften.

Französische: 1753. b, pag. 213. g.

Lateinische: 1767. c, pag. 238. h.

Spanische: 1789. g.

Maschinen und nützliche Erfindungen:

Versunkene Schiffe aus dem Wasser zu heben, 1551. b, 1700. e, 1789. a, pag. 217. u. v. x, pag. 221. x, pag. 235. t.

Schiffe auszulüften, 1657. b, 1669. e, 1743. d, pag. 222. k. l, pag. 230. v. w, pag. 232. u, pag. 233. v. d. e, pag. 234. h. i, pag. 242. v.

Seewasser frisch zu machen, 1702. e, 1740. c, 1781. h. i, pag. 219. s. t. u. v. w. x, pag. 220. t, pag. 229. l. m. n, pag. 235. s.

Süss Wasser frisch zu erhalten, pag. 218. p. q, pag. 219. r.

Aus leck gewordenen Schiffen, ohne Arbeit, das Wasser zu bringen, 1710. 1771. c.

Baggermaschinen, um Häfen und Flüsse zu vertiefen, 1737. a, 1755. d, pag. 218. i. k. l. m, pag. 221. v. w. y. z, pag. 233. b, pag. 241. o.

Die Fahrt eines Schiffs zu messen, 1750. l. 1786. d, pag. 213. v. w. x, pag. 218. d. e. f, pag. 221. u, pag. 227. w. x, pag. 229. o, pag. 250. b.

Beschreibung der Docken, 1757. f, 1766. f.

Seeleute vor Schiffbruch zu bewahren, 1766. o. 1780. a.

Schiffe aufs Land zu bringen, 1790. d, pag. 212. m. n, pag. 217. y. z. a, pag. 230. b.

Fahrzeuge zu bugsieren oder fortzuziehen, pag. 211. t. u. v. w. x. y. z. a. b. c. d. e.

Schwere Ankertaue vor Brechen zu bewahren, pag. 210. i, pag. 212. l.

Schiffe beym Stranden vor Scheitern zu bewahren, pag. 217. w.

Schiffbrücken, pag. 211. f, pag. 212. i.

Fahrzeuge mit Sicherheit unter Brücken durchzubringen, pag. 212. g. h.

Schiffe ins Wasser zu bringen, pag. 217. s.

Die Pumpen in Arbeit zu setzen, pag. 218. h.

Eine Galeere zu bewegen, pag. 219. a. b.

Die Geschwindigkeit des Windes und Stroms zu messen, pag. 231. k, pag. 250. b.

Schwere Lasten zu heben, pag. 233. w. x. f.

Bey dunklem Wetter den Horizont zu finden, pag. 250. z.

Nothsteuer-Ruder, pag. 250. a.

Schiffs-Anker.

1764. a, 1791. l, pag. 210. h. k. l. m. n.

Erfindung der Longitudo.

Lateinische: 1530, 1715. f, 1723. b, 1728. a, 1751. c, 1764. b, pag. 237. e, pag. 238. k.

Italienische: 1551. a.

Englische: 1676. e. f, 1696. b, 1705. f, 1715. a. 1720. g, 1737. f, 1742. d, 1763. d. e. f. 1774. f. i, 1778. g. h, pag. 227. y. z. a, pag. 228. b. d. e. f, pag. 229. p, pag. 242. f. pag. 243. q.

Französische: 1720. b, 1740. a, 1746. b, 1767. f, 1768. f, 1770. e, 1773. g. s, 1775. g, 1778. n, pag. 214. g. h. i. k. l. q, pag. 220. m. s, pag. 221. g.

Dänische: 1723. d, 1768. h.

Deutsche: 1756. g, 1764. b, 1774. c.

Holländische: 1789. i, pag. 240. b, pag. 241. n.

Schwedische: pag. 231. r, pag. 234. g.

Portugiesische: pag. 239. o.

Schiffs-Arzeney und Schiffs-Chirurgie.

Holländische: 1684. a, 1703. a, 1744. b, 1758. b. 1764. d, 1768. c, 1773. k, 1781. g. 1782. m, pag. 236. b, pag. 241. k.

Englische: 1706. e, 1734. e, 1753. e, 1756. h. 1770. g, 1774. h. k, 1776. g, 1780. k, 1784. c, 1790. k. l, pag. 232. o.

Französische: 1717. b, 1759. b, pag. 216. e. f.

Lateinische: 1733. c, 1764. d, 1772. f. g. 1774. e, 1783. c. *Deutsche:*

Deutsche: 1766. e, 1772. g.

Schwedische: 1787. n.

Schiffsbau.

Portugiesische: 1595. c, 1790. q.

Italienische: 1607, 1646, 1661. a, 1765. a.

Spanische: 1612. b, 1688. d, 1720. c, 1769. d, 1771. m, 1784. g, pag. 245. x.

Deutsche: 1629, 1702. b, 1752. e, 1777. c. 1782. e, 1790. b, 1793. b.

Schwedische: 1652. a, 1730. a, 1768. b, 1769. a, 1775. i, pag. 232. s. t. u, pag. 233. y. z. c, pag. 234. k. q.

Holländische: 1671. g, 1680. d, 1697. a, 1705. e, 1752. e, 1757. g. m, 1768. k, pag. 235. r. u. w, pag. 236. y, pag. 240. c, pag. 241. d. p.

Französische: 1673, 1676, 1677. b, 1691. d, 1697. b, 1719. a, 1727. i, 1728. c, 1737. e. 1746. l, 1749. a, 1752. d. e, 1762. d, 1771. l. m, 1773. h, 1775. h. i, 1776. a. d, 1777. b. c, 1778. a, 1779. a, 1781. d, 1782. e, 1787. d. i, 1788. m, pag. 211. p. q. r. s, pag. 212. k. o, pag. 216. h, pag. 217. s. t, pag. 218. n. o, pag. 221. e. f, pag. 222. h. i, pag. 243. a.

Englische: 1674, 1685. c, 1691. b. c, 1692. a, 1694. b, 1706. d, 1711. b, 1716. b, 1717. a, 1729. a, 1749. a, 1763. b. c, 1765. a, 1766. c, 1771. h, 1774. a, 1775. h, 1781 c, 1782. d. e, 1784. b. e, 1786. a. e, 1787. c, 1788. b. p, 1791. d. e, pag. 229. r. s. t. u, pag. 230. x. h, pag. 231. i, pag. 242. x.

Dänische: 1723. a, 1776. f, 1784. f.

Lateinische: 1749. a, 1775. f, pag. 237. c. d. f, pag. 238. i.

Schiffsbau und Schiffskunst der alten Völker.

Lateinische: 1499, 1536. a. b, 1537. b, 1540, 1553. a. b, 1624. b, 1637. c, 1642. a, 1643. b, 1653. b, 1654. a, 1671. a, 1745. g, 1748. d, pag. 239. v.

Holländische: 1671. g.

Französische: 1721. c, 1722. a, 1727. e, 1747. c, 1777. k.

Italienische: 1745. f, 1746. k, 1750. i, 1783. d, 1785. e, pag. 242. e.

Deutsche: 1775. b, 1792. c.

Spanische: 1787. o.

Englische: pag. 239. x.

Schiffsmanoeuvre oder Bewegung des Schiffs.

Französische: 1689. d, 1714. e, 1731. a. 1730. e, 1744. e, 1745. d, 1757. a, 1765. g, 1771. m, 1787. d, pag. 215. a, pag. 216. g. h. i. k. l. m. n, pag. 218. c, pag. 221. a. c.

Englische: 1722. d, 1765. g, 1788. u, 1792. a.

Portugiesische: 1734. g, 1790. q.

Holländische: 1765. g, 1769. g, 1777. l, 1782. a. b, pag. 243. b

Spanische: 1771. m, 1777. i, 1791. n, pag. 250. c.

Schwedische: 1787. f. n, pag. 234. k.

Schiffstakelasche.

Englische: 1676. c, 1692. a, 1706. d, 1707. a. 1711. b, 1788. q, pag. 230. g.

Holländische: 1680. e, 1742. a, 1780. b, 1782. a. b, 1786. f, pag. 235. r, pag. 243. v.

Deutsche: 1702. b, 1768. a.

Schwedische: 1730. a, 1787. n, 1788. q.

Spanische: 1753. c, 1777. i.

Dänische: 1768. a, 1785. f.

Portugiesische: 1790. q.

Französische: 1791. g.

Reepschlägerkunst.

1769. b, pag. 213. z, pag. 219. y. z, pag. 231, p. q, pag. 234. l, pag. 243. c.

Bemastung der Schiffe und Mastenmacherkunst.

1727. i, 1728 c, 1747. e, 1778. b, 1787. d, 1788. d, pag. 214. c. d. e. f.

Segelmacherkunst.

Französische: 1781. e, 1787. d.

Portugiesische: 1790. q.

Englische: 1791. b.

Stauung.

1789. b.

See-

Seetaktik, Schiffsartillerie, Bemannung, Armirung und Ausrüstung der Kriegs- und Kauffardey - Schiffe, Signäle, Flaggen &c.

Spanische: 1535. a, 1596. b, 1754. a, 1784. h, 1789. f, 1790. n, pag. 250. d.

Italienische: 1588, 1599. a, 1614. a.

Deutsche: 1594, 1610. a, 1784. a.

Portugiesische: 1642. e, 1719. f, 1734. g, 1748. b, 1790. q, pag. 239. l.

Englische: 1670. a, 1672, 1688. a, 1689. c, 1690. a, 1691. a, 1692. a, 1695. c. d, 1698. d, 1702. g, 1706. b. d, 1707. a, 1717. c, 1740. d, 1745. h, 1747. d, 1762. f, 1763. c. g. 1765. g, 1772. a, 1778. p, 1781. a, 1782. d. f, 1787. c, 1788. g. i, 1789. e, 1790. e, 1792. b, 1793. b, pag. 224. v, pag. 241. q, pag. 242. k. m.

Lateinische: 1685. b, 1770. h.

Französische: 1686. d, 1697. b, 1718. c. d, 1727. e, 1737. b, 1753. a, 1756. a. e, 1762. h, 1763. h, 1765. g, 1770. b, 1778. p 1779. e, 1782. k, 1789. b.

Schwedische: 1705. b, 1787. f. n.

Holländische: 1723. e, 1727. d, 1746. b, 1765. g, 1767. d, 1779. d, 1780. m, 1781. p, 1782. a. b, 1784. a, pag. 243 u.

Dänische: 1743. e, 1779. i, pag. 239. w, pag. 243. s.

Steuermannskunst.

Spanische: 1484, 1535. b, 1545. c, 1556, 1585. a. b, 1602, 1606. b, 1628, 1642. c, 1688. d, 1717. d, 1749. c, 1757. b, 1766. g, 1787. q, 1789, g, pag. 246. b. c. d. e. f. g, pag. 247. h. m. n, pag. 249. y.

Deutsche: 1508, 1655, 1673. a, 1706. e, 1756. g, 1764. b, 1774. c, 1778. m, 1783. f, 1786. k, 1791. m.

Lateinische: 1514, 1530, 1545. a. b, 1546, 1549. a, 1553. c, 1567. a, 1573. a, 1586, 1596. a, 1598. c, 1599. b, 1608. a. b, 1614. d, 1624. b, 1631. b, 1634. d, 1637. c, 1661. c, 1674. a, 1685. b, 1715. f, 1723. b, 1728. a. b, 1751. c, 1764. b, 1767. c, 1772. f, pag. 237. e, pag. 238. h. k, pag. 246. a.

Portugiesische: 1537. a, 1595, c, 1606. a, 1612. a, 1617, 1624. a, 1640. a. b, 1699, 1740. b, 1746. a, 1765. b, 1788. h, 1789. c. d, 1790. g, pag. 239. m. n. o. p. q. r. s. t. u, pag. 243. r, pag. 243. z, pag. 245. y. z.

Italienische: 1544, 1551. a, 1595. a, 1598. a, 1607, 1612. c. 1646, 1661. a, 1688. c, 1715. d, 1716. a, 1745. e, 1750. a, 1751. g, 1771. k, 1780. e.

Englische: 1559, 1567. c, 1569. e, 1577. 1581. b, 1589, 1592. a, b, 1593, 1594. b, c. 1597, 1599, c, d, 1614. c, 1631. d, 1635. b, 1636. b, 1644, 1652. d, 1654. c, 1657. c, 1659. a, 1669. d, e, 1671. b, f, 1676. e, f, 1681. f, 1686. e, g, 1696. b, 1705. f, 1706. a, d, 1715. a, g, 1717. e, 1719. e, 1720. g, h, 1722. c, d, 1727. a, 1730. c, d, 1733. d, 1734. c, 1735. d, 1735. g, 1737. f, 1739. f. g. h. 1741, 1742. d, 1743. c. 1744. a, g, 1750. f, g, h, 1753. f, 1754. b, 1755. a, 1759. c, 1760. b, d, f, g, 1762. c, 1763. d. e, f, 1765. a, e, h, 1766. i, m. n, 1769. e, f, 1770. i, 1771. e, g, 1772. c, d, i, 1773. e, f, q. r, 1774. f, g, i, o, q, 1776. c, k, 1777. f, 1778. g, h, o, 1783. g, 1784. l, 1787. a, b, c, k, m, 1789. k, 1790. i, 1791. c. pag. 223. o, p, q, r, s. pag. 224. t, u, w, x, y. pag. 225. z, a, b, c. d, e, f, g, h. pag. 226. i, k, l, m, n, o, p, q. r, s, t, u. pag. 227. v, w, x, y, z, a, pag. 228. b, c, d, e, f, g, h, i, k. pag. 229. p, pag. 232. m. pag. 241. q, r, s, t pag. 242. u. f, h, i. k, l. pag. 243. o, p, q.

Dänische: 1568, 1642. b, 1649. b, 1668. a, 1675, 1678. b, 1681. b, 1693. c, 1697. c. 1700. c, 1702. d, 1723. d, 1745. a, b, 1756. f, 1761. c, 1764. g, 1767. a, 1768. g, h, 1770. d, 1773. b, 1774. d, 1776. h, i, 1777. g, 1781. f.

Holländische: 1579, 1584, 1595. b, 1614. d, 1623. a, 1631. a, 1634. a, c. 1650. c. 1651. a, b, 1658, 1659. b, 1664. b. 1667. c. 1669. a, 1676. b, g, 1681. d, 1682. b, 1684. b, 1688. d, 1694. a, c, 1705. a, 1712, 1713. d. 1719, c, 1727. c, 1729. b, 1729. e, d, 1730. h, 1737. c, 1748. h, 1751. e, 1761. a, 1765. f, 1768, i, 1771. u, 1779. h, 1780. l, n, 1784. k, 1788. o, 1789. i, 1790. o. pag. 236. x, a. pag. 240. a, b. pag. 241. e, f, g, h, l, n. pag. 242. d. pag. 243. t, w, x, pag. 243. b.

Französische: 1581. a, 1614. d, 1631. c. 1635. a, 1643. a, 1664. c, 1666. a, b, 1668. b, 1669. b. 1671. c, 1673, c. 1674. a, 1677. a, 1678. a, 1680. b, 1683. a. 1686. b, 1690. b, c, 1693. a, 1697. e, 1698. a, 1709. d, 1714. b, 1718. b, 1720. b, e, 1725. a, 1726. a, 1727. b. 1733. a, 1734. f, 1735. b, 1740. a, 1745. c, 1746. b, e, 1749. b, 1750. l, 1751. a, 1751. f, i, 1752. a, 1753. b, 1755. c, f, 1757. e, 1760. h. 1762. a, b,

a. b, 1764. c, e, f, 1765. c, 1766. b, 1767. l. 1768. d, e, f, 1771. f, 1772. b, 1772. e, 1773. d, g, 1773. m, s, 1774. l, 1775. c, d, e, g, 1778. l, n, 1779. f, g, 1781. i, k, o, 1782. b, 1787. d, r, s, 1788. k, l, o, 1790. f, m. pag. 209. a, b, c, d, e, f. pag. 210. g, o. pag. 212. p, q. r, s. pag. 213. t, u, v, w, x, y, a, b. pag. 214. g, h, i, k, l, m, n, o, p, q. pag. 215. r, s, t, u, v, w, x, y, z, b, c, d, pag. 218. d, e, f, g. pag. 219. c, d, e, f. pag. 220. g, h, i, k, l, m, r, s, t. pag. 221. b, d, g. pag. 222. m.

Schwedische: 1669. c. 1756. d, 1776. l, 1787. n, pag. 231. r. pag. 233. a. pag. 234. g, p.

Schifferkalender.

Englische: 1688. c, 1727. a, 1764. h, 1788. f. pag. 241. s.

Portugiesische: 1765. b.

Dänische: 1781. f.

Spanische: 1786. c.

Hamburgische: 1788. f.

Holländische: 1788. n.

Französische: pag. 221. b.

Zur Steuermannskunst erforderliche Instrumente, als Jacobsstab, Quadrant, Seeuhren &c.

Lateinische: 1514, 1545. a.

Französische: 1631. c, 1671. c, 1686. b. 1751. f, 1752. a, 1773. d, 1774. l, 1775. d, 1778. n, 1787. s, 1788. o, pag. 210. g, pag. 214. g, o, p, q. pag. 215. r, s, t. u, v, w, x, y. pag. 219. c, d, e. pag. 220. h, i, k, m. pag. 221. g.

Englische: 1669. e, 1671. b, 1717. e, 1734. c, 1735. g, 1766. i, 1788. o, 1791. c; pag. 223. o, p, q, r. pag. 224. t, u. pag. 226. t, pag. 227, v, y. pag. 228. h, i, k.

Dänische: 1764. g.

Holländische: 1788. o, pag. 236. x.

Schiffswürmer.

pag. 216. o, p. pag. 217. q, r. pag. 229. s, u.

Seekarten.

Deutsche: 1508.

Portugiesische: 1537. a, pag. 239. m, n, p, q. r, s, t.

Italienische: 1544, 1661. a.

Dänische: 1568, 1756. f, 1773. b, 1776. i. 1777. g.

Englische: 1569. c, 1589. 1592. a, b. 1593. 1599. d, 1720. h, 1735. d, pag. 224. y. pag. 225. z, a; pag. 242. u.

Holländische: 1579. b, 1584, 1595. b, 1631. g, 1667. c, 1676. b, 1682. b. 1684. a, 1751. e.

Lateinische: 1586, 1596. a, 1598. c, 1728. b.

Französische: 1635. a, 1693. a, 1720. e, 1725. a, 1746. e, 1750. h, 1751. i, 1755. c, 1762. a, 1764. e, f. 1772. e, 1775. c. 1782. h, pag. 212. p, q, r, s, pag. 213. t. u.

Schwedische: 1669. c. pag. 233. a.

Spanische: pag. 246. e, pag. 247. h. n.

Allgemeines Verzeichniss von Seekarten 1793. b.

Wörterbücher der Marine.

Englische: 1670. b, 1688. a, 1692. a, 1750. m, 1759. d, 1769. h. 1777. a, 1778. e.

Französische: 1678. c, 1686. f, 1691. e, 1702. e, 1751. h, 1758. a, 1770. a. 1771. l, 1773. l, 1777. a, 1783. e, 1792. d.

Holländische: 1681. e.

Spanische: 1696. d, 1777. i.

Portugiesische: 1719, f, 1788. a.

Deutsche: 1735. c, 1774. b.

Schwedische: 1765. i.

Italienische: 1769. c.

Seerechte.

Consulat der See 1502, 1790. p.
Seerecht zu Wisbuy 1505, 1790. p. pag. 244. f.
— Carl V. 1505, 1551. c, 1711. c.
— Philip III. 1505.
— Philip II. 1563, 1570 a, 1711. c.
— Oleron 1505, 1661. d, 1790. p.
— Hanse-Städte 1505, 1614. b, 1728. f, 1748. g. 1790. p.
— Florenz 1523, 1790. p.
— Riga 1542, 1773. a. 1790. p.
— Dännemark 1561, 1771. b, 1790. p. pag. 242. w.
— Spanien 1567. d, 1737. d.
— Carl IX. in Schweden 1608. c.
— Carl XI. in Schweden 1668. c, 1667. b.
— Genua 1612. a.
— Lübeck und Hansestädte 1619. b.
— Rhodis 1668. f, 1679. b, 1703. b, 1722. b, 1786. i, 1790. p.
— Schweden 1674. b,
— Barcelona 1790. p.

— Antwerpen pag. 245. t.
— Louis XIV. in Frankreich 1681. c, 1686. c. 1702. a, 1742. b.
— Lübeck 1703. b, 1713. b, 1790. p.
— Preussen 1727. h. 1747. a, b. 1770. c.
— Philip V. in Spanien 1737. d.
— Grossbritannien 1746. f.
— Joseph II. 1781. l.
— Catharina II. 1781. m.
— Venedig 1786. b.
— Don Pedro IV. in Spanien 1787. p. 1790. p.
— Bremen 1790. p.
— Hamburg 1790. p.
— England und Schottland pag. 245. v.

Abhandlungen und Werke über Seerechte.

Lateinische: 1523, 1552, 1573. b, 1579. a, 1603, 1610. b, 1619. a, 1633. b, 1635. c. 1637, a, b, 1650. a, b, 1652. e, 1653. a, b, c, 1654. b, 1662. a, b, c, 1663. d, 1667. a, 1669. f, 1679. b, 1671. h, i, 1674. d, e, 1679. a, b, 1680. c, 1681. a, 1686. a, 1689. a, 1692. c, 1693. d, 1694. c, 1695. b, 1698. b, 1701, 1703. b, 1708. a, c, 1709. a. b, c, 1711. a, 1713. a, 1715. b, 1717. f, 1721. a, 1722. b, 1724. b, 1735. h, i, 1740. f, 1743. a, b, 1744. c, 1747. f, g, 1749. d, 1750. b, c, 1750. k, 1751. b. 1757. i, l, 1761. b, 1762. g, 1765. d, 1773. o, p, 1774. n, 1779. c. pag. 242. a, pag. 244. i, m, n, o, p, q, r. pag. 245. s, m, n.

Englische: 1722, 1736. c. 1651. c. 1661. b. 1663. a, 1667. e, 1705. d, 1709. e, 1726, 1727. g, 1739. e, 1746. h. 1775. a. 1788. t, 1790. c. 1793. a. pag. 242. g. pag. 245. v.

Dänische: 1649. a, 1771. b, 1773. i, 1782. p.

Holländische: 1652. c, 1662. d, 1665. c. 1757, c, d. pag. 244. f, g. pag. 245. t.

Französische: 1661. d, 1671. d, 1715. e, 1755. e, 1759. a, 1763. a 1771. a, 1780. c. 1782. l. 1784. i, pag. 242. b, c.

Italienische: 1692. b, 1785. d, 1788. s.

Deutsche: 1713. b, 1727. f, 1734. b, 1744. d, 1747. a, b, 1748. g, 1750. d, 1767. e, 1770. c. 1773. i, 1777. h, 1778. e, 1781. b, 1782, i, l, 1790. p, 1792. e, pag. 239. y, pag. 245. u.

Portugiesische: 1718. a.

Spanische: 1746. i, 1779. l.

Schiffsartikel, Placate und Verordnungen.

— Venedig 1502.
— Amsterdam 1616, 1642. d, 1659. c.
— Hamburg 1623. b, 1639. b, 1664. d, 1746. d. 1766. k. l. 1773. c. pag. 244. h.
— Christ. III. in Dännemark 1634.
— Utrecht 1642. d.
— Fr. III. in Dännemark 1657. a.
— Holland und Westfriesland 1660.
— Middelburg 1663. b.
— Dännemark 1680. a, 1685. e, 1682. a, 1699. c. 1728. e, 1739.
— Louis XIV. 1681. c. 1686 c. 1702 a. 1742. b.
— Holland 1685. d, 1689. b, 1713. c, 1645, 1700. d, 1742. a, 1782. a, b.
— Christ. V. in Dännemark 1688. b.
— Schweden 1696, 1723. c, 1734. a, 1748. a.
— Fr. IV. in Dännemark 1699. b, 1700. a.
— Peter I. in Rusland 1714. a, 1720. a.
— Grossbritannien 1724. c, 1760. c, pag. 245. w.
— Hansestädte 1728. f.
— England 1734. d, 1740. d, 1742. c, 1746. f, 1755. b, 1778. d.
— Spanien 1737. d, 1748. c.
— Fr. V. in Dännemark 1752. f, 1756. b, c, 1758. c, 1778. i.
— Lübeck 1764. i.
— Frankreich 1766. d, 1786. h.
— Christ. VII. 1766. h, 1770. f, 1776. b.
— Joseph II. 1781. l.
— Catharina II. in Rusland 1781. m.

Vermischte und historische Schriften die Marine betreffend.

1585. c. 1633. a, 1677. c, 1702. f, 1720. f, 1733. b, 1735. a, e, f. 1744. f, 1748. e, 1752. b, 1757. h, k, 1760. a, 1761. d, 1762. e, 1771. i, 1773. n, 1774. m. p, 1776. m, 1777. d, e, 1778. f, 1780. d, f, g, h, i, 1781. q, 1782. c, k, 1782. o, q, 1783. b, 1784. d, m, 1785. b, c, f, 1786. d, f, 1787. a, b, c. 1787. t, 1788. k, r, v, 1789. h, 1790. a. h. 1791. a, d, h, i, pag. 223. n, pag. 229. q, pag. 230. y, z, a, c, d, e, f. pag. 231. l, pag. 232. m. pag. 234. m, n, o, pag. 235. v. pag. 236. z. pag. 238. g, pag. 240. z. pag. 241. i. pag. 248. p. pag. 247. i, l. pag. 248. p, q, r, s. pag. 249. t, u, v, w, x.

HAMBURG,
gedruckt von Conrad Müller.
1793.

A.

AAK.

Holl. Aak.
Dän. Et Fartöj paa Rhinströmmen.
Schw. Et Fartog fom nyttias på Rhinströmen.
Engl. A fort of flat bottomed lighter employed on the Rhine.
Franz. Aque, Acque.
Ital. Un battello con fondo piano, di cui fi fervono fopra il Reno.
Span. Una barca con fondo llano fobre el Reno.
Port. Efpecie de barca chata fobre o Rheno.

Der Name eines Fahrzeuges, womit der Rheinwein nach Holland gebracht wird. Es hat einen flachen Boden, ift unten breit und wird nach oben zu enger; auch ift es dabey hoch von Bord und hat einen breiten Vor- und Hinterfteven.

AAP. (*Hochdeutfch* Affe.)

Holl. Aap.
Dän. Aben.
Schw. Apan.
Engl. The mizen ftay-fail.
Franz. Voile d'etay d'artimon, Foc de derriere.
Ital. La carbonera, o fia la vela di ftraglio di Mezzana.
Span. Vela del humo, o vela del eftay de mefana.
Port. Rabeca, ou vela do eftay da mezena.

Diefen Namen führt auch das Befahnftagfegel. (Fig. 102. b.)

AAPENFALL.

Holl. Aapenval.
Dän. Abe-Fald.
Schw. Apan-eller Aben-Fall.
Engl. The haliard of the mizen-ftay-fail.
Franz. La driffe de la voile d'etay d'artimon.
Ital. La drizza della carbonera.
Span. La driza de la vela del humo.
Port. A driça da rabeca.

So heifst auch die Befahnftagfegel-Fall. f. Fall.

ABAB.

Holl. Een turkfch Matroos.
Dän. En tyrkifk Matros.
Schw. En tyrkifk Matros.
Engl. A turkifh failor.
Franz. Un matelot turc.
Ital. Un marinaro turco.
Span. Un marinero turco.
Port. Hum marinheiro turco.

So heifst bey den Türken ein Matrofe, oder eigentlich ein zum Matrofen angenommener Landmann.

ABAKA.

Holl. Een gading hennip van de Manillas Eilanden.
Dän. Et flags Hamp fom voxer paa de manillefke öer.
Schw. Et flags Hampa fom växer på de manillfka öar.
Engl. A kind of hemp brought from the Manillas Islands.
Franz. Une efpece de chanvre, qu'on tire des Isles Philippines.
Ital. Una fpezie di canapa, che fi trova nelle Manille.
Span. Una efpecie de cañamo que fe halla en las Manillas.
Port. Huma efpecie de canhamo que crefce nas Manilhas.

Eine Art Flachs oder Hanf, fo auf einigen der Manillifchen Infeln wächft. Er wird aus einer Pflanze gezogen, die dafelbft Koffo genannt wird, und zu den Bananas oder Paradies-Feigenbäumen gehört. Es giebt davon zwey Sorten, wovon die eine weifs und die andere grau ift. Aus der erfteren verfertigt man fehr feine Leinwand und von der letzteren wird verfchiedenes Tauwerk gemacht.

ABANDONNEMENT.

Holl. Het Abandoneeren van een Schip &c. aan den Verzekeraar.
Dän. En Afftaaelfe og Overladelfe af Gods eller Skib til Affuradeuren.

Schw. Abandonera försäkrade Skepp eller Gods til Affecuradeuren.
Engl. The abondoning of a vessel or goods to the insurer for getting paid the insured sum.
Franz. Abandonnement.
Ital. Abandonamento, cessione.
Span. Abandono.
Port. Deixaçaõ, inteira cessaõ.

Ist im Seerecht der Vertrag, vermittelst welchem der Versicherte sich aller Ansprüche auf ein verunglücktes oder vom Feinde genommenes Schiff begiebt, und dafür von dem Versicherer 98 pC. von der in der Polize angegebenen Summe erhält. Sobald der Versicherte Nachricht von dem Verlust oder der Wegnahme seines Schiffs bekömmt, muss er es dem Versicherer anzeigen, oder, wie die Kaufleute sagen, andienen lassen. In Frankreich und England kann man auf solche Weise Abstand thun und sich nach Ueberlieferung der Beweis-Urkunden von dem Versicherer die versicherte Summe ausbezahlen lassen. In Hamburg versteht man sich eben nicht dazu, sondern es ist dem Versicherer lieber, Zeit zu gewinnen, und nach Aufmachung des Schadens das Deficit zu bezahlen. In Holland hält solches ebenfalls sehr schwer.

ABARBEITEN, (ein Schiff vom Strande.)

Holl. Een Schip van de grondt helpen, afarbeiden.
Dän. At bringe et strandet Skib paa Flot igien.
Schw. At arbeta af Skeppet, lossa Skeppet ifrån grunden.
Engl. To get a ship afloat, or off from the ground.
Franz. Dechouer un vaisseau.
Ital. Scagliare, far tornare a galla un bastimento incagliato.
Span. Echar un navio a flote, desencallar un navio.
Port. Desencalhar ou fazer nadar hum navio que estava em secco.

Ein Schiff von dem Grunde, worauf es fest sitzt, wieder los zu machen suchen. Auf grossen Schiffen wirft man zu dieser Absicht gemeiniglich einen Anker aus, worauf man stark windet. Kleine Fahrzeuge aber sucht man durch Schieben mit Staken wieder abzuarbeiten.

ABARBEITEN, (ein Schiff, welches geentert worden.)

Holl. Sig van den Vyandt afarbeiden.
Dän. At arbyde sig lös.
Schw. At arbeta sig lös.
Engl. To push off the enemy, who attempted to board.
Franz. Deborder.
Ital. Disabordare, alargarsi.
Span. Desabordar.
Port. Desabordar.

Ein Schiff sucht sich von einem andern, wovon es geentert worden, wieder abzuarbeiten, indem es die Haken und Enterdrachen des Feindes abhauet und dessen Schiff mit Stangen wieder von sich stösst.

ABBLASEN, die Kanone.

Holl. De Stukken afblaasen.
Dän. At afblæse Kanonerne.
Schw. At afbläsa Kanonerne.
Engl. To blow the pieces off.
Franz. Souffler les canons.
Ital. Abrostolire, nettare i cannoni con polvera.
Span. Limpiar las piezas con polvera.
Port. Alimpar as peças com polvora.

Die Kanone mit etwas wenigem Pulver abfeuern, um sie zu reinigen.

ABBRASSEN f. Brassen.

ABBRECHEN, ein altes Schiff.

Holl. Een Schip afbreeken.
Dän. Bryde i Stykker.
Schw. Bryta up eller i Stykker.
Engl. To break up.
Franz. Demolir un vaisseau.
Ital. Demolire una nave.
Span. Demolir un navio.
Port. Demolir hum navio.

Die Theile eines Schiffs, welches Alters oder anderer Ursache halber, nicht mehr fähig ist, zu dienen, wieder von einander brechen.

ABDANKEN, das Volk.

Holl. Het Volk afdanken.
Dän. At afdanke eller aftakke Skibsfolket.
Schw. Afdanka Skeppsfolket.
Engl. To pay off, to discharge the crew.
Franz. Congedier l'equipage.
Ital. Congediare o dar congedo all' equipaggio.
Span. Despedir la tripulacion; pagar la soldada.
Port. Dar baixa os marinheiros, a tripulaçaõ.

Nach vollbrachter Reise dem Volke den verdienten Lohn ausbezahlen und den Abschied geben.

ABDANKEN, ein Schiff.

Holl. Een Schip afdanken.
Dän. At afdanke et Skib.
Schw. At afdanka et Skepp.
Engl. To lay up a veſſel for age and crazineſs.
Franz. Condamner un vaiſſeau.
Ital. Condannare una nave.
Span. Condenar un navio.
Port. Condemnar hum navio.

Ein Schiff Alters wegen zum fernern Dienſt für untüchtig erklären.

Ein Schiff ABDANKEN oder auflegen.

Holl. Een Schip aftaakelen en opleggen, een Schip afdanken.
Dän. At afdanke eller oplægge et Skib.
Schw. At afdanka eller uplägga Skeppet.
Engl. To lay up a veſſel.
Franz. Deſarmer un vaiſſeau.
Ital. Diſarmare un vaſcello.
Span. Deſarmar un navio.
Port. Deſarmar hum navio.

Heiſst auch oft ſo viel als abtakeln und auflegen.

ABDWEILEN, ſ. Dweilen.

ABEND oder ABENDGEGEND.

Holl. Weſt.
Dän. Veſten.
Schw. Veſten.
Engl. The weſt.
Franz. Occident, oueſt, couchant.
Ital. Occidente
Span. Ocaſo, Ocidente.
Port. Occaſo, Occidente.

Diejenige Welt- oder Himmelsgegend, wo die Geſtirne untergehen. Man hat ſie zur Rechten, wenn man das Geſicht nach Mittag kehrt. *Lat.* Occidens, Plaga occidentalis.

ABEND oder ABENDZEIT.

Holl. De Avond.
Dän. Aften.
Schw. Afton.
Engl. The evening.
Franz. Le ſoir.
Ital. La ſera.
Span. La tarde
Port. A tarde.

Die Zeit, um welche die Sonne untergehet; die Stunden vor und nach dem Augenblicke des Untergangs mit begriffen. *Lat.* Veſpera.

ABENDPUNKT, Weſtpunkt.

Holl. De Weſtpunkt.
Dän. Veſtpunkt.
Schw. Veſtpunkt.
Engl. The weſtpoint.
Franz. Occident, Oueſt.
Ital. Occidente, Ponente.
Span. Occidente, Ponente.
Port. Occidente, Poente.

Iſt an der Weſtſeite des Himmels der Punkt, wo der Equator den Horizont durchſchneidet. Die Schiffer nennen ihn Weſten. Von ihm heiſst die ganze umliegende Gegend des Himmels die Abendgegend; und man ſagt von dem, was ſich in dieſer Gegend zuträgt, es geſchehe gegen Abend oder gegen Weſten. Am 21. März und 21. September, wenn Tag und Nacht gleich ſind, gehet die Sonne, welche alsdann im Equator ſtehet, im Abendpunkt ſelbſt unter. In den übrigen Tagen des Jahrs ſtehen die Punkte des Horizonts, in welchen die Sonne untergehet, von dieſem wahren oder eigentlichen Abendpunkte ab, und fallen im Sommer bey den Bewohnern der nördlichen Halbkugel weiter gegen Mitternacht und im Winter weiter gegen Mittag. *Lat.* Occidens.

ABENDSTERN.

Holl. De Avondſter.
Dän. Aftenſtierne.
Schw. Aftonſtierna.
Engl. The evening ſtar.
Franz. l'Etoile du ſoir.
Ital. Eſpero, ſtella della ſera.
Span. Heſpero.
Port. A eſtrelha da tarde ou veſpertina.

Ein Beyname der Venus, wenn ſie nach ihrer obern Conjunction mit der Sonne auf der Morgenſeite derſelben erſcheint, und alſo Abends nach Sonnenuntergang geſehen wird. *Lat.* Heſperus.

ABENDWEITE.

Holl. Een Stars Avondwydte of hoe ver van't Weſt een Star ondergaat.
Dän. Den Vidde eller Brede imellem Veſtpunkten og en Stiernes Nedgang.
Schw. Solens weſtlig Amplitudo eller Afſtånd ifrån Weſtpunkten.
Engl. The weſtern amplitude.
Franz. Amplitude occaſe ou occidentale.
Ital. Amplitudine occaſa.
Span. Amplitud occidua.
Port. Amplitude occidental, arco do horizonte que ſe comprehende entre o ver-

verdadeiro Poente e o ponto onde qualquer astro se põe.

Die Abendweite OS ist der Abstand des Punktes S, in welchem ein Gestirn untergeht, vom wahren Abendpunkte O. Dieser Abstand ist, wie die Figur zeigt, ein Bogen des Horizonts HR. Die Abendweite ist bey den Gestirnen in der nördlichen Halbkugel nördlich, und in der südlichen südlich. (Fig. I.)

Um die Abendweite OS eines Gestirns zu finden, muss sein Abstand vom Equator DS oder seine Abweichung nebst der Equatorhöhe des Orts, welche dem Winkel O gleich ist, gegeben seyn. Dann ist im Dreyeck ODS

$$\text{Sin O} : \text{Sin DS} = \text{Rad} : \text{Sin OS}.$$

wo OS nördlich oder südlich ist, je nachdem DS das eine oder das andere ist. Für Rad = 1 giebt das die Formel

$$\text{Sin Abendw.} = \frac{\text{Sin Abweich.}}{\text{Sin Equatorhöhe}} = \frac{\text{Sin Abweich.}}{\text{Cos Polhöhe.}}$$

Vermittelst dieser Formel läst sich eine Tafel berechnen, in welcher man für die Polhöhe eines jeden Orts und die Declination eines jeden Gestirns die zugehörige Abendweite aufschlagen kann, dergleichen sich in der Berliner Sammlung astronomischer Tafeln (*Band III. S.* 255.) unter dem Titel: *Tafel für die Weiten in Ost und West*, befindet.

Die Berechnung der Abendweite der Sonne nützt vorzüglich den Seefahrern zur Abweichung der Magnetnadeln. *Lat.* Amplitudo occidua.

ABENTHEURER, s. Avanturier.

ABFADMEN, s. Fadmen.

ABFAHREN, s. Absegeln.

ABFALL vom Hanf, s. Schmickels.

ABFALL auf einem Zimmerwerfte.

Holl. Afval van een Timmerwerf.
Dän. Afvald af Træer, Planker &c. paa Verftet.
Schw. Affal, små Bitar Trä som afgå.
Engl. The chips and useless pieces af timber on a shipwright's wharf.
Franz. Les decombres & vuidanges d'un attelier de construction.
Ital. Rimasugli di legno sul cantiere.
Span. El sobrado o los pedazos de madera que restan de la construccion de un navio sobre el astillero.
Port. Pedaços de madeira que restaõ da construcçaõ do navio.

Hierunter versteht man auf einem Schiffszimmerwerft alles abgehauene und abgeschnittene Holz, welches zum weitern Gebrauch nicht mehr tauglich ist.

ABFALL der Steven, s. Ausschiessen der Steven und Fall.

ABFALL vom Schiffsbrod, s. Krumelingen.

ABFALLEN s. Abhalten und Abtreiben.

ABFALLEND Wasser, s. Ebbe.

ABFEIERN, ABFIEREN, oder richtiger ABVIEREN.

Holl. Afvieren.
Dän. At affiire.
Schw. At affira.
Engl. To veer, to ease away, to ease off.
Franz. Filer, mollir.
Ital. Filare, mollare.
Span. Arriar.
Port. Largar, arriar.

Ein Tau dahin folgen lassen, wohin es von irgend einer Kraft gezogen wird. Man gebraucht dieses Wort gemeiniglich, wenn von dünneren Tauen die Rede ist, hingegen sagt man von Ankertauen, sie ausstechen.

ABFEIERN und EINHOHLEN.

Holl. Vieren en haalen.
Dän. Hale og fiire, som altiid giöres, naar der hales efter Opsang, sosom ved Bouglinerne.
Schw. Fira och hala.
Engl. To veer and haul.
Franz. Haler un cordage par secousses, pour lui donner un balancement & augmenter la force mouvante.
Ital. Lascare e tirare.
Span. Arriar y alar.
Port. Largar e alar.

Ein Tau wechselsweise an sich ziehen und wieder fahren lassen, um es dadurch in eine schwingende Bewegung zu bringen, vermittelst welcher man es durch einen Ruck desto steifer spannen kann. Gemeiniglich geschieht solches bey den Bolinen, wenn man dicht beym Winde segelt.

ABGEHENDE Zeit, s. Ebbe.

ABGELEGENHEIT der Hafen, Küsten, &c.

Holl. Afgelegenheid, Verheid.
Dän. Fraliggenhed.
Schw. Aflägsenhet.

Engl. The line of distance between two places.
Franz. La distance des ports, des côtes &c.
Ital. La distanza di due porti &c.
Span. Apartamiento, distancia de un lugar a otro.
Port. Apartamento, distancia.

Die Entfernung oder Weite, in welcher zwey Häfen oder Inseln von einander liegen. Eben so sagt man auch *abgelegen* anstatt *entfernt.*

ABGESCHIEDEN SEYN.

Holl. Afgescheiden, van andere Scheepen afgeraakt zyn.
Dän. At være skilt fra de övrige Skibe.
Schw. At vara afskild ifrån de öfriga.
Engl. To be separated at sea from other vessels.
Franz. Etre efflotè ou ecartè d'un vaisseau avec qui l'on alloit de compagnie.
Ital. Essere separato dagli altri bastimenti.
Span. Ser separado o derivado de los otros navios con los quales se iba de conserva.
Port. Ser separado ou desviado de huma frota ou de hum navio.

Bedeutet so viel als getrennt seyn. So sagt man z.E. Das Schiff, welches anfangs mit uns in Gesellschaft segelte, ist jetzt von uns abgeschieden.

ABGEWINNEN, einem Schiffe die Luv oder den Wind.

Holl. De loef afwinnen, boven de wind komen.
Dän. At vinde Luven af et Skib.
Schw. Vinna Lofven.
Engl. To gain the wind or the weather gage of a ship.
Franz. Gagner le vent d'un vaisseau.
Ital. Guadagnare il vento d'un vascello.
Span. Ganar barlovento.
Port. Ganhar o barlovento.

Durch ein geschicktes Manövre dem Ursprunge des Windes näher kommen, als das Schiff, dem man den Wind abgewinnen will. Vom letztern wird alsdann gesagt: es ist unter dem Winde, oder hat die Luv verlohren.

ABGIEREN.

Holl. Afgieren.
Dän. Afgiire.
Schw. At gira af.
Engl. To sheer off, to sheer away.
Franz. S'alarguer.
Ital. Allargarsi.
Span. Alargarse.
Port. Alargarse.

Das Wort kömmt von dem plattdeutschen oder holländischen *gieren* her, und heisst das Schiff von einem Gegenstande ablenken oder entfernen. So sagt man im Gegenverstande, auf etwas *zugieren.*

ABGRUND oder Meerstrudel.

Holl. Afgrond, Draaikolk, Maalstroom.
Dän. Afgrund, Malström.
Schw. Afgrund, Mälström.
Engl. A gulf, race or whirlpool.
Franz. Abyme ou goufre.
Ital. Abisso.
Span. Abismo.
Port. Abismo.

So heissen gewisse Stellen des Meers, wo das Wasser eine beständige Bewegung in der Runde haben soll, eben so, als wenn es durch einen Trichter liefe. Einige Erdbeschreiber haben einen davon zwischen Afrika und Amerika gestellet, und zwar unter dem 16° nördlicher Breite; und ein anderer soll sich an der Küste von Norwegen befinden. Wahrscheinlich haben diese Strudel niemals existirt.

ABHALTEN.

Holl. Afhouden, afvallen.
Dän. At holde af.
Schw. Hålla af.
Engl. To bear up, to bear away.
Franz. Arriver.
Ital. Arrivare, appoggiare.
Span. Arrivar.
Port. Andar ou arribar.

Die Richtung des Schiffs dergestalt verändern, dass der Wind, welcher vorher auf das Vordertheil oder auf die Seite desselben gerichtet war, mehr von hinten zu in die Segel fällt. Ein Schiff also, welches dicht bey dem Winde oder beynahe gerade gegen den Wind ansegelt, kann nur so weit abfallen, bis der Wind gerade von hinten zu in die Segel fällt, oder das Schiff vor dem Winde liegt. Würde das Schiff noch weiter herumgedrehet, so luvt es auf der andern Seite schon wieder gegen den Wind an.

Wenn ein vor Anker liegendes Schiff unter Segel gehen will, und das Ankertau schon so weit eingewunden ist, dass das Vordertheil des Schiffs senkrecht über dem Anker stehet, oder wie Seeleute sagen, wenn der Anker auf und nieder ist, so muss das Schiff abfallen. Um solches zu befördern, dreht man die Ruderpinne, womit das Steuer regiert wird, nach der Seite, wohin

wohin das Schiff nicht abfallen soll, und stellt eins von den Vorsegeln, welches gemeiniglich das Vormarssegel ist, so, dass der Wind seitwärts in dasselbe fällt, und das Schiff entweder nach der rechten oder linken Seite, wohin man nämlich abfallen will, herumtreibt. Dieses Manövre schlägt niemals in den Gewässern fehl, wo es keine Ströhme giebt; sind aber diese da, so muss man sehr vorsichtig seyn, weil dadurch manchmal das Schiff nach der verkehrten Seite, als wohin man nicht abfallen will, getrieben werden kann.

Wenn ein Schiff entweder durch ein schlechtes Manövre oder durch plötzliche Veränderung des Windes, oder Zerschiessung der Tauwerke, in einer Schlacht, eine solche Lage bekömmt, dass der Wind von vorne in die Segel fällt, und das Schiff zurück treibt, so fällt man nach der Seite, die nach Umständen am dienlichsten ist, ab.

Auf ein Schiff ABHALTEN.

Holl. Op een Schip afhouden, afkomen.
Dän. At holde af paa et Skib.
Schw. Hålla up til et Skepp.
Engl. To bear down on a ship.
Franz. Arriver sur un vaisseau.
Ital. Arrivare sopra un vascello.
Span. Arrivar sobre un navio.
Port. Arrivar sobre hum navio.

Heisst auf ein Schiff zusteuern, wenn es sich unter dem Winde befindet. Des Morgens erblickten wir die feindliche Flotte unter dem Winde und hielten sogleich auf dieselbe ab, um sie einzuholen und anzugreiffen.

HALT AB!

Holl. Hou af!
Dän. Hold af! med vinden!
Schw. Hålla af!
Engl. Bear away! Bear up!
Franz. Arrive!
Ital. Arriva!
Span. Arriva!
Port. Arriva! o leme de arribada!

Der Befehl an den Steuermann, das Schiff nicht mehr bey dem Winde zu halten, sondern die Ruderpinne nach der Windseite (oder Luvwärts) zu drehen, damit das Schiff mehr vor den Wind kömmt.

HALT NICHT AB! Lass nicht fallen! Halt bey dem Winde!

Holl. Zeilt niet laager!
Dän. Roeret udi Læ! eller, Roer i Læ!
Schw. Hall bi de Vind! Ror i Lä!
Engl. Don't fall off! Luff! Keep her to! Have a care of the lee-lurches!
Franz. N'arrive pas!
Ital. Non arriva! orza!
Span. Non arriva! orza!
Port. Naõ arrivar!

Der Befehl an den Steuermann oder denjenigen, der beym Ruder steht, das Schiff nicht abfallen zu lassen, sondern dasselbe bey dem Winde zu halten.

Lass ganz ABFALLEN!

Holl. Laat voor de Wind vallen!
Dän. Lad gaae for de Vind!
Schw. Lat gä för de Vind!
Engl. Hard a weather! hard up! bear up round!
Franz. Arrive tout!
Ital. Apoggia tutto!
Span. Arriva todo!
Port. Arriva todo!

Der Befehl an den Steuermann, das Schiff ganz abfallen zu lassen, so dass es vor dem Wind zu liegen kömmt.

Nach und nach ABFALLEN.

Holl. Allenskens affakken of afhouden.
Dän. At falde af lidt efter lidt.
Schw. Falla af långsamt.
Engl. To bear away by degrees in order to weather a cape.
Franz. Arriver en dependant, en rondissant.
Ital. Arrivare poco a poco.
Span. Arrivar poco a poco para montar un cabo.
Port. Arrivar pouco a pouco para montar hum cabo.

Dieses geschiehet wenn man um eine Spitze oder Vorgebürge zu segeln hat, welches unter dem Winde liegt, oder auch wenn man unvermerkt auf ein Schiff abhalten will. Letzteres hat aber seine Schwierigkeiten, weil der Weg des Schiffs dadurch verlängert wird, indem dasselbe eine krumme Linie beschreiben muss. Auch schlägt diese List gemeiniglich fehl, weil man entweder zu weit vor oder zu weit hinter das Schiff kömmt.

Ganz ABHALTEN und mit dem Winde gehn, oder Aufduven.

Holl. Gansch voor de Wind vallen laaten of opduwen.
Dän. Duve op, lade gaae for de Vind.
Schw. Låta gä för de Vind, dufva up.
Engl. To bear away large.
Franz. Arriver tout plat.

Ital.

Ital. Apoggiare tutto.
Span. Arrivar todo para correr viento en popa.
Port. Arrivar todo.

Dieses geschiehet, wenn der Wind so heftig wird, dass man das Schiff nich länger bey dem Winde halten kann, sondern ganz abfallen und dem Winde gehorchen muss.

Durch den Kontermarsch ABFALLEN oder ABHALTEN, s. Kontremarsch.

Von einer Bank oder Klippe ABHALTEN.

Holl. Van een Bank afhouden of Ruimte geeven.
Dän. At holde af udi Seiling fra Banker eller Klipper.
Schw. Hälla af ut ifrån Kusten, Klippor &c.
Engl. To give a good birth to, or keep aloof from any rock or shoal.
Franz. Faire honneur à une roche ou à une pointe de terre.
Ital. Far onore ad una punta di terra, a uno scoglio &c.
Span. Respectar un banco.
Port. Respeitar hum banco.

Heisst sich etwas davon entfernen, um der Gefahr auszuweichen.

Den Anker vom Bug oder Boog ABHALTEN, s. Anker.

ABHAUEN, s. das gebräuchlichere Kappen.

ABHALTER.

Holl. Afhouder.
Dän. Afholdere.
Schw. Afhällere.
Engl. Gui.
Franz. Cordage de retenue.
Ital. Draglia.
Span. Retenida.
Port. Retenida.

So nennt man ein Tau, das unten an einen Balken oder Packen befestigt wird, damit man ihn bey dem Aufhiessen von der Seite des Schiffs, abhalten und zugleich verhindern könne, dass er nicht unter die Berghölzer stösst.

ABHOLEN ein Schiff vom Strande.

Holl. Een Schip van het Strand afhaalen.
Dän. At afhale et strandet Skib, at bringe det paa Flot igien.
Schw. Hala Skeppet ifrån Grunden.
Engl. To haul a ship off from the shore, to get her off from the ground.
Franz. Dechouer un vaisseau.
Ital. Rimettere a galla un vascello, scagliarlo.
Span. Echar a flote un navio encallado.
Port. Desencalhar hum navio.

Ein Schiff durch Winden und Ziehen an Taue, wieder vom Strande abhelffen, oder wieder flott machen. Das so allgemein in der Seesprache gebräuchliche Wort holen (plattdeutsch halen) muss im figürlichen Verstande genommen werden; denn wenn man ein Tau, woran eine Kraft würkt, herholen oder herbringen soll, so kann solches nicht anders geschehen, als wenn man daran ziehet. In demselben Verstande, da man nämlich mit dem Holen eine Idee des Ziehens verbindet, werden auch die Komposita, anholen, einholen, niederholen, aufholen &c. gebraucht, und bedeuten anziehen, einziehen, niederziehen &c. Besonders ist es, dass das Wort holen und hiessen fast in allen Sprachen gebraucht wird.

ABKAPPEN, s. Kappen.

ABKLEIDEN, die Taue.

Holl. De Touwen afkleeden.
Dän. At afklæde Tovene.
Schw. At afkläda.
Engl. To take off the service.
Franz. Desourer.
Ital. Diffasciare i capi, diffare la manica alle gomene.
Span. Desforrar los cabos.
Port. Desforrar os cabos.

Von den Tauen die Kleidung, oder dasjenige, womit sie umwickelt worden sind, (s. Schmarting, Platting, Schladding und Sarving) um sie vor dem Scheuern und Reiben (in der Seesprache vor dem Schamvielen) zu bewahren, wieder abnehmen; oftmals geschiehet solches auch, wenn man untersuchen will, ob die Taue auch unter der Kleidung Schaden bekommen haben.

ABKNEIFFEN, den Wind.

Holl. De Wind afkneypen.
Dän. Knibe Vinden, ligge saa nær Vinden man kan komme.
Schw. Knipa högt up i Vinden, hälla så när Vinden som man kan.
Engl. To haul the wind, to ply or turn to windward.
Franz. Pincer le vent.
Ital. Serrare il vento, accostarsi al vento.
Span. Ciñir el viento.
Port. Cingir o vento.

So dicht wie möglich bey dem Winde segeln.

AB-

ABKNEIFFEN, einem den Wind, f. Abgewinnen.

ABKOMMEN, von einer Gefahr.

Holl. Afkomen.
Dän. Afkomme.
Schw. Afkomma.
Engl. To escape, to clear the danger, the shore &c.
Franz. Echaper.
Ital. Scappare.
Span. Escapar, zafarse.
Port. Escapar.

Man sagt von einem Schiffe, wenn es von einer gefährlichen Stelle wieder frey wird, dass es davon abgekommen sey, z. E. wenn es festgesessen, oder vom Winde auf leger Wall getrieben worden, und wieder davon abgearbeitet ist.

ABKRABBEN, f. Krabben und Krabpasser.

ABLADER, f. Befrachter.

ABLAUF der Steven, f. Ausschiessen der Steven.

ABLAUFEN, ein Schiff ablaufen lassen, oder ein Schiff vom Stapel laufen lassen.

Holl. Een Schip laaten afloopen, van de Helling, van Stapel.
Dän. Lade et Skib löbe af Stabelen.
Schw. Låta et Skepp löpa af Stapeln.
Engl. To launch a ship.
Franz. Lancer un vaisseau à l'eau.
Ital. Varare una nave.
Span. Echar un navio al agua.
Port. Lançar, botar hum navio ao mar.

Man sagt von einem Schiffe, es läuft ab, wenn es von der Helling, oder dem Ort wo es gebauet worden, ins Wasser gelassen wird.

Die Art und Weise wie dieses geschiehet, ist fast bey allen Nationen, ja sogar in jedem Hafen verschieden.

Methode der Karthaginenser, Griechen und Römer.

Die Karthaginenser sollen an beyde Seiten des Schiffs Menschen gestellt haben, welche dasselbe bey dem Ablauf mit dem Rücken im Gleichgewicht erhalten haben. Auch wurden die Schiffe zuweilen, vermittelst Menschen und Thiere, auf einer Art Schlitten übers Land fortgezogen. Beydes giebt uns keine vortheilhafte Idee von der Grösse der Karthaginensischen Schiffe. Wenn ein Schiff bey den Griechen und Römern ablief, war es heiliger Tag. Das Schiff selbst und auch der Zimmermann wurden mit Fruchtkränzen behängt, und ein Priester, der eine brennende Fackel in der Hand hielt, weihete dasselbe einer Gottheit. Leichte Schiffe brachte man vermittelst Rollen oder Walzen ins Wasser. Bey schweren Schiffen aber legte man Häute von kurz vorher getödteten Ochsen oder Pferden unter den Boden derselben, und liess sie darauf ablaufen.

Archimedes soll auch ein Werkzeug erfunden haben, wodurch man mit weniger Arbeit Schiffe, so schwer sie auch immer seyn mochten, ins Wasser bringen und auch aufs Land holen konnte. *Scheffer* und *Besson* geben eine Abbildung davon, deren Richtigkeit ich in ihrem Werth oder Unwerth beruhen lasse.

Methode der Franzosen.

Die Franzosen beobachten, im allgemeinen genommen, hiebey die grösste Vorsicht, und da sie ihre Schiffe ganz ausbauen, ehe sie selbige vom Stapel laufen lassen, so wird auch in der That nicht wenig Behutsamkeit erfordert, solche Gebäude, die manchmal 25 bis 3000000 Pfund wägen, bequem ins Wasser zu bringen.

So lange noch an dem Schiffe gebauet wird, ruhet der Kiel desselben auf den Stapelblöcken (*tins*) (Fig. 94. aa.) und an beyden Seiten wird es mit einer Menge Stützen (*acores*) abgestützt; wovon diejenigen, welche sich zunächst an dem Kiel befinden, senkrecht, die grössten aber, welche am weitesten davon entfernt sind, schräge, oder gleichsam wie Strebepfeiler, gegen das Gebäude stehen. Um nun zuerst eine Unterlage für die Bettung zu machen, worauf die beyden Schlittenbalken zu liegen kommen, so füllen die Schiffszimmerleute den Raum, welcher sich zwischen den 6 bis 7 Fuss von einander stehenden Stapelblöcken befindet, mit verschiedenen Stücken Holz aus, welche sie mit der Breite des Schiffs parallel, so hoch über einander legen, bis die obere Fläche dieser Hölzer zusammengenommen, eine gerade Neigung mit der Vorhelling (*avantcale*) oder dem, zwischen dem Schiff und dem Wasser, befindlichen Theil der Helling habe. Diese Neigung beträgt für ein Schiff von 74 Kanonen, 6 Linien für jeden Fuss in der Länge, und wenn die Hölzer, woraus die 16 bis 18 Fuss breite Unterlage besteht, so hoch auf einander gelegt sind, dass sie auf 18 Zoll nach die Höhe erreicht haben, um mit der Vorhelling eine gerade Neigung zu machen, so legt man auf dieselben die Langhölzer (*longrines*) (Fig. 93. ccc.) welche mit dem Kiel parallel

parallel laufen und auf die erstern Hölzer, worauf sie rechtwinklicht liegen, eingekeept sind. Zwey Paar von diesen Langhölzern befinden sich an jeder Seite des Kiels und zwar in einer Weite von demselben, welche beynahe dem 6ten Theil von der grössten Breite des Schiffs gleich ist, und jedes Paar ist von dem andern nur einen Fuss breit entfernt. Auf die Queerhölzer, worauf sie liegen, werden sie festgenagelt, und alsdann legt man auf dieselben wieder neue Queerhölzer ddd (Fig. 93.), worauf die Bettung ii geschlagen wird, welche aus etlichen Reihen von Planken bestehet, die man von dem obersten Theil der Helling bis an den untersten am Wasser liegenden, an beyden Seiten des Schiffs parallel mit dem Kiel fortlaufen lässt. Auf diesen wohl abgeschlichteten Planken muss der Schlitten, worauf das ganze Schiff ruhet, heruntergleitschen, und damit derselbe weder von der einen noch von der andern Seite der Bettung abweichen kann, so nagelt man an die beyden äussern Seiten ein 6 Zoll dickes Holz t, welches zu einer Kante dienet. (Fig. 339.)

Um nun zur Verfertigung des Schlittens selbst zu schreiten, so legt man erstlich auf jede von diesen Bettungen einen von den Schlittenbalken ii (*coites* ou *anguilles*) (Fig. 338 und 339.). Bey Kriegsschiffen sind diese Hölzer gemeiniglich 160 Fuss lang, und haben 20 bis 22 Zoll im Quadrat: sie befinden sich in einer Entfernung von einander, welche dem dritten Theil von der grössten Breite des Schiffs gleich ist, und die unterste Seite, welche auf der Bettung liegt, wird nicht allein vollkommen glatt und eben gemacht, sondern überdem noch mit einer dicken Lage Fett oder Schmier überzogen; eben so wie auch die Bettung selbst, damit der Schlitten desto leichter von der geneigten Fläche heruntergleiten kann. Damit sich aber auch die Schlittenbalken weder dem Kiel nähern, noch von demselben entfernen können, werden zwischen diese und dem Kiel Riegel (*clefs*) p (Fig. 339.) geschoben, wovon das eine Ende an den Kiel stösst, das andere aber, welches einen 3 Zoll tiefen geraden Winkelschnitt hat, an den Schlittenbalken schliesst. Der 18 Zoll lange Zahn dieses Riegels, wird auf die obere Seite des Schlittenbalkens festgenagelt. Die Riegel, welche sich in der Mitte des Kiels befinden, haben 6 Zoll im Quadrat; die an den äussersten Enden hingegen sind nicht so dick, haben aber dabey eine Breite von 9 bis 10 Zoll. Dieser Unterschied wird deswegen gemacht, damit die Schiffszimmerleute, welche die Beschaffenheit der Theile des Schlittens untersuchen und die Stapelblöcke, welche unter dem Kiel liegen, wegnehmen oder zerschneiden müssen, mehr Platz haben, ihre Arbeit zwischen den Riegeln und Queerhölzern, worauf die Bettung liegt, zu verrichten. Diese Riegel befinden sich an jeder Seite des Kiels, und dienen, wie ich eben gesagt habe, zu verhindern, dass die Schlittenbalken sich dem Kiel nicht nähern. Damit sich diese aber auch nicht von einander selbst entfernen, wird an die innere Seite des Schlittenbalkens, gerade unter jedem Riegel, ein starker Ringbolzen F eingeschlagen, und eben dieses geschiehet auch an der innern Seite des andern Schlittenbalkens. Durch alle diese Ringbolzen nun, wird ein starkes Tau rr geschoren, welches im Zickzack unter dem Kiel durchläuft. Um dieses stark zu spannen, wird es nicht allein vermittelst einer Winde steif angesetzt, sondern auch je zwey und zwey, von den unter dem Kiel hin und herlaufenden Theilen, mit einer Kreuzung verbunden oder zusammengezogen. Das oberste Ende, von jedem der Schlittenbalken, ist mit einem dicken Kabel, welches durch den Ringbolzen x gehet, und um einen in der Erde stehenden Pfahl oder Ring geschlagen wird, befestiget; vor dem untersten Ende aber werden Klampen s angenagelt, die man nicht eher, als in dem Augenblick, da das Schiff ins Wasser gelassen werden soll, wieder los macht. Auf diesen so befestigten Schlittenbalken stehen die Schlittenständer (*colombiers*) (Fig. 93. ee. Fig. 338. qq. nn.) Sie stehen 6 Fuss von einander, und zwar die hintersten vertical, die übrigen aber perpendicular auf der geneigten Fläche. Die hintersten und vordersten stossen mit dem Kopf unmittelbar an den Boden des Schiffs; die mittelsten aber unterstützen ein langes Tragholz (*ventrière*) kk. (Fig. 93. Fig. 338. Fig. 339). welches dicht an den Bauch des Schiffs schliesst und aus verschiedenen Stücken zusammengesetzt ist, wovon jedes nach der Form, von dem Theil des Schiffs, woran es schliessen soll, gestaltet seyn muss. Die Füsse dieser Ständer sind rechtwinklicht etwas ausgeschnitten, und ruhen, so weit dieser Ausschnitt gehet, auf der obern Seite der Schlittenbalken; hingegen schliessen die Zähne an die äussere Seite derselben, welche ebenfalls Ausschnitte hat, wo diese Zähne eingelassen und festgenagelt werden. Die Ständer, welche das ganze Gewicht des Schiffes tragen, müssen ebenfalls unverrückt in ihrer Lage bleiben, und um dieses zu erhalten, verbindet man zwey und zwey, welche an beyden Seiten des Schiffs einerley Spann stützen, mit einem neuen Tau, welches $1\frac{1}{2}$ Zoll im Durchmesser hat, und unter

unter dem Kiel durchgehet, wie man Fig. 93. Fig. 339. Fig. 340. siehet. Man nennt diese Sorrung *ronsture*. Das Tau wird mit einer Spill oder Winde steif angesetzt, damit die Köpfe der Ständer unter das Schiff pressen und dasselbe so weit auflichten, dafs die Stapelblöcke, worauf das Schiff bis jetzt ruhet, nicht mehr zur Tracht kommen und unter dem Kiel weggenommen werden können. Um auch das Ausweichen der gröſsern Ständer nach der Länge der Helling zu verhüten, werden gegen dieselben gleichfalls Stürzen uu (Fig. 338.) gesetzt, deren Füſse auf den Schlittenbalken ruhen und daselbst mit Klampen versehen und festgenagelt werden. Auch verbindet man die Köpfe der Ständer, der Länge des Schiffs nach, mit einer Planke EE. Dieses ganze bewegliche Gerüste nun, welches die ungeheure Masse des Schiffs tragen und ins Wasser führen soll, wird der Schlitten (*berceau* oder *ber*) genannt.

Jetzt bleibt nichts weiter übrig, als das Schiff noch völlig in die Höhe zu lichten und die Stapelblöcke unter dem Kiel wegzunehmen. In dieser Absicht schiebt man in den Raum, der sich zwischen zwey Ständern befindet, Klötze l, (Fig. 339.) und zwischen diese Klötze treibt man Keile (*langues* oder *burins*) m (Fig. 339.), wodurch das Tragholz k unter das Schiff gepreſst und dieses dadurch aufgelichtet wird. Ehe man aber diese Arbeit anfängt, muſs der Schlitten und das Schiff wohl abgestützt werden, damit beyde durch die Erschütterung nicht eher in Bewegung kommen, bis man mit der Wegräumung der Stapelblöcke ganz fertig ist. Ich habe zwar schon von den Klampen und den Stoptauen oder Aufhaltseilen (*cables de retenue*) xa (Fig. 338. und 340.) geredet, womit die Schlittenbalken auf der Helling befestiget werden; allein ich habe noch nichts von einer der vornehmsten Stützen des Schiffs gesagt, welche sich dem Heruntergleiten desselben widersetzt. Ihr Fuſs ruhet auf den Queerhölzern, worauf die Bettung liegt, und der Kopf stehet gegen den Hintersteven. Die Franzosen geben ihr den besondern Namen *sousbarbe*. (Fig. 93. gg. und Fig. 338. ww.)

Wenn nun der Schlitten und das Schiff in vorherbeschriebenem Stand gesetzt worden, so fängt man an die Keile zwischen die Klötze zu treiben, und sobald man die Würkung der Keile spührt, wird zuerst die unterste Reihe der Seitenstützen des Schiffs weggenommen und mit dem Hineintreiben der Keile etwas inne gehalten, damit sich das Schiff gehörig wieder setzen kann; alsdann fängt man mit der Arbeit aufs neue wieder an und die gröſsern Seitenstützen werden gleichfalls abgenommen, wie auch die obersten Stapelblöcke unter dem Kiel herausgezogen oder zerschnitten, wenn sie nicht weichen wollen, und zwar macht man bey den mittelsten den Anfang; die aber an den äuſsersten Enden des Kiels sich befinden, werden zuletzt weggenommen, wie auch endlich die Stützen ww. Alsdann ruhet die ungeheure Masse des Schiffs gänzlich auf den Schlitten, dessen Balken nur noch unten von den Klampen s und oben von dem Stoptau xa gehalten werden. Sobald aber erstere losgebrochen und letztere abgehauen worden, ist das Schiff auf seinem Schlitten gänzlich der Würkung der Schwere überlassen. Es fängt nunmehro an, eine Bewegung anzunehmen, welche sich nach und nach beschleunigt, und läuft mit dem Hintertheil tief ins Wasser hinein, erhebt sich alsdann wieder und verläſst seinen Schlitten, um auf dem neuen Elemente eine Stütze zu suchen.

Der englische Schlitten hat mit dem französischen viele Aehnlichkeit, ist aber von demselben darin unterschieden, daſs die Schlittenständer sich nur an den beyden äuſsersten Seiten des Schiffs, vorne und hinten, aber nicht in der Mitte, unter dem flachen Boden desselben befinden, wie man Fig. 341. siehet. Auſserdem sind diese Ständer bey den Engländern eben so wenig, wie die Schlittenbalken, durch unter dem Kiel durchgehende Taue, verbunden. Auch ist der englische Schlitten an das Schiff gebolzt und muſs daher, wenn dasselbe ins Wasser gelassen worden, erst wieder los gemacht werden, indem man die Bolzen stempelt, das heiſst wieder heraustreibt; da hingegen der französische Schlitten nicht mit dem Schiffe selbst verbunden ist, sondern dasselbe verläſst, so bald es ins Wasser gekommen ist.

Methode der Engländer.

Die Methode der Engländer, ein Schiff ablaufen zu lassen, ist folgende: Sie machen erstlich auf der nach dem Wasser zu geneigten Stelle (*launch* oder *slip*), wo das Schiff gebauet werden soll, einen festen Grund von Hölzern (*groundways*); auf diese Hölzer werden die Stapelblöcke (*bloks*) gelegt, worauf das Schiff, während daſs daran gearbeitet wird, ruhet, das Schiff selbst aber wird, eben so wie bey den Franzosen, auf den Seiten mit Stützen (*props* oder *shores*) abgestützt. Die untersten Stapelblöcke sind von hartem Holz, die obersten aber, worauf der Kiel ruhet, von weichem Holze, weil sie, wenn das Schiff ablaufen soll, zerspaltet und unter dem Kiel herausgeschlagen werden müssen.

Die

Die Engländer nennen sie daher *splitting blcks*. Auf die erwähnten Unterlagen (*groundways*), werden Planken oder Bettungen (*launching planks*) an genagelt, worauf der Schlitten abläuft.

Der Schlitten (*cradle*) (Fig. 341. und 342.) besteht gleichfalls aus zwey Schlittenbalken, (*bulgeways*) bb. deren äusserste Seiten um ein Drittel von der grösten Breite des Schiffs von einander entfernt sind. Auf diesen Füssen stehen vorne und hinten die Ständer (*poppets*) cc. welche mit dem Kopf das Schiff stützen, und zugleich mit den *spurs* und *drivers* das ganze Gewicht desselben tragen. Erstere sind lange Stützen, ffff. welche vorn und hinten auf den Schlittenbalken stehen und daran befestigt sind, wovon der obere Theil sich aber etwas nach der Form des Schiffs krümmt und mit demselben verbolzt ist, auch ganz bis an das unterste Bergholz reicht. *Drivers* g hingegen heissen die äussersten *spurs*, welche auf dem Ende von jedem Schlittenbalken, bey dem Vorsteven, stehen und eben so wie die *spurs* mit dem Schiffe verbolzt sind und bis an das unterste Bergholz reichen. Damit die Schlittenbalken sich nicht dem Kiel nähern können, werden eben solche Riegel ii, wie bey den Franzosen gebräuchlich sind, zwischen den Kiel und jeden Balken geschoben, und um die Ständer (*poppets*) in ihrer Lage zu erhalten, verbindet man die ganze Reihe mit einem Queerholz (*dagger*) ee. Auf eben diese Weise werden auch ihre Köpfe mit einer Planke (*daggers-plank*) dd. verbunden.

Methode der Schweden und Portugiesen.

Bey den Schweden und Portugiesen ist fast dieselbe Methode gebräuchlich.

Methode der Spanier, Genueser und Neapolitaner.

Die Methode der Franzosen wird von den Neapolitanern auf dem königl. Schiffszimmerwerft zu Stabia, wie auch von den Genuesern und Spaniern, fast in allen Stücken befolgt, doch bedienen sich letztere auch zuweilen der Schlagbetten.

Methode der Holländer.

Die Holländer bauen auf dem Lande nur das Unterste von ihren Schiffen fertig, und lassen sie alsdann ins Wasser laufen; das Uebrige des Gebäudes wird auf dem Wasser selbst vollendet. Die Hauptursache davon ist, dass die Theile des Schiffs, bey dem Ablaufen und von dem Stoss den dasselbe bekömmt, wenn es ins Wasser fährt, nicht zu vielen Schaden leiden und die Verbindungen derselben auseinander weichen, welches oftmals der Fall ist. Die Holländer gebrauchen keinen Schlitten, sondern bringen das Schiff auf eine sehr einfache Weise ins Wasser, die auch darin von allen übrigen verschieden ist, dass das Schiff mit dem Vordertheil zuerst ins Wasser läuft. Die Methode selbst ist folgende:

Man legt zuerst auf Unterlagen AA (Fig. 344.) die eigentlich sogenannte *Helling* B, welche wie eine Rinne oben etwas ausgehöhlt ist, damit die sogenannten Schmierküssen oder Schmierhölzer (*Smeerhouten*), welche queer über derselben in einer Weite von 1 bis 2 Fuss von einander liegen und just in den ausgehölten Raum passen, nicht von der Helling abgleiten können. Die unterste Seite der Schmierküssen (*Smeerhouten*) wie auch die hohle oberste Seite der Helling, von welcher sie heruntergleiten sollen, wird mit einer Lage Fett oder Schmier überzogen. Wenn sie zwischen den Kiel und die Helling gelegt sind, werden die Klötze oder Hölzer, worauf das Schiff während der Arbeit ruhete, unter dem Kiel herausgeschlagen. Sobald nun nach und nach alle Seitenstützen (*Schooren*) des Schiffs abgenommen worden, ruhet es nur allein auf diesen Schmierküssen, welche mit der ganzen Last des Schiffs von der Helling heruntergleiten, nachdem das Stoptau oder Aufhaltseil g abgehauen oder gelöset worden ist. Damit aber auch das Schiff nicht auf die Seite fallen kann, legt man an beyden Seiten der Helling, und zwar parallel mit dem Kiel, zwey lange Hölzer DD (Fig. 343 und 344.), welche ganz bis zum Wasser reichen und mit Stützen HH an den äussern Seiten versehen sind. Man nennt sie Schlagbetten (*Slagbedden*), weil sie das Schiff für das Umschlagen sichern. Sie ruhen ebenfalls auf Unterlagen EE und werden stark beschmiert.

Ist bey den Holländern das Schiff nicht auf einer Helling, sondern blos auf Stapelblöcken erbauet, (der hinterste von diesen Blöcken führt den Namen *Domplock*), so wird solches eben so wie auf einer Helling mit Seitenstützen abgestützt. Etliche davon stehen senkrecht mit dem Fuss etwas in der Erde, und heissen daher *Steekschooren*, andere hingegen, welche gegen das Vordertheil des Schiffs gesetzt sind, werden *Sloyschooren* genannt. Wenn nun das Schiff so weit fertig ist, dass es ablaufen kann, so treibt man Schmierplanken und Keile (*Stootkeggen*) cc. FF. (Fig. 343 und 344.) unter den Kiel des Schiffs, so dass es hinten mehr als vorne in die Höhe gelichtet wird. Ueberdem werden noch die Schlagbetten, eben so wie vorher, gelegt. Vor den Stapelblöcken befindet sich gewöhnlich eine Helling, welche bis ins Wasser geht.

Methode der Hamburger.

Diese Methoden der Holländer sind von den Hamburgern ebenfalls angenommen, nur werden die Schiffe daselbst ganz ausgebauet, ehe sie ins Waffer gelassen werden.

Um uns eine Idee von der Bewegung eines Schiffs zu machen, welches abläuft, wollen wir alle Umstände, die ein genauer Beobachter bey einer Fregatte zu Rochefort bemerkt hat, anführen. Die Schlittenbalken dieser Fregatte hatten eine Neigung von 13 Linien, für jeden Fuss ihrer Länge; sie nahm aber dergestalt zu, dass die Bettung zwischen dem Schiff und dem Wasser 16 Linien, für jeden Fuss von der Länge, geneigt war. Die Fregatte war 150 Fuss lang und ihr Gewicht wurde 660 Tonnen oder 1320000 Pfund angenommen; überdem war sie mit 40000 Pfund Ballast beschwert und das ganze Gewicht des Schlittens betrug ungefähr 60000 Pfund. In dem Augenblick, da sie ihrer Schwere überlassen wurde, war die unterste Kante des Hinterstevens 18 Fuss vom Wasser entfernt. In den ersten 8 Secunden durchlief sie nur einen Raum, von 5 Zoll 9 Linien; in den 14 nächsten Secunden aber schon 2 Fuss 3 Zoll 6 Linien und ihre zwar sehr langsame Bewegung dauerte doch ununterbrochen fort; allein bald wurde die Beschleunigung derselben merklich und die Fregatte durchlief in den folgenden 17 Secunden einen Raum von 47 Fuss 8 Zoll 6 Linien, und endlich in den letzten 7 Secunden eine Weite von 100 Fuss.

Wenn mehrere Versuche dieser Art mit gehöriger Sorgfalt gemacht und mit einander verglichen, auch dabey die Zeiten aufs genaueste beobachtet würden, die das mehr oder weniger schwere Schiff gebrauchte, um bekannte Räume zu durchlaufen; so könnte man dadurch das Verhältniss des Reibens zu dem Druck der Körper bestimmen und diese Kenntniss würde in der Physik nicht ohne Nutzen seyn. Herr *Euler* hat davon den analytischen Ausdruck in seinem Werke: *Theoria motus corporum rigidorum*, gegeben, und man könnte auf solche Weise nach bessern Grundsätzen, als nach der Tradition bestimmen, welche Neigung man, wie gross auch die Schwere des Schiffes seyn möchte, der Helling oder Bettung geben müsste. Man findet z. E., dass die beschleunigende Kraft, wodurch die Fregatte bewegt wurde, ungefähr $\frac{1}{11}$ von ihrem Druck ausmachte, und dass das Reiben nur ungefähr $\frac{1}{11}$ von demselben war. Dieses letztere Verhältniss stimmt vollkommen mit den vielfältigen Versuchen überein, welche mit der grössten Sorgfalt vom Herrn *Coulomb* gemacht worden und sich in seinem vortreflichem *Memoire sur la Theorie des Machines simples, en ayant égard au frottement & à la roideur des cordages, Paris* 1782. 4to. befinden, welches von allen, die von dieser Materie ein mehreres zu wissen wünschen, gelesen zu werden verdient.

Damit man hier alles beysammen habe, so will ich die Theile des Schlittens, und die übrigen Kunstwörter, welche beym Ablaufen eines Schiffs gebraucht werden, auch in den übrigen Sprachen folgen lassen.

Portugiesische Kunstwörter.

Estaleiro, das ganze Schiffszimmerwerft.

Carreira, die von den Lang- und Queerhölzern gemachte Bettung, worauf das Schiff abläuft, oder der Stapel.

Guias ou madres da carreira, die Langhölzer ccc. (Fig. 93.)

Toros ou tarolos, die Queerhölzer ddd. (Fig. 93.)

Jazentes, die obersten Planken oder Bettungen, worauf die Schlittenbalken ruhen ii. (Fig. 93.)

Cachorros, die Schlittenbalken bb. (Fig. 341. und 342.)

Chassos da berço, die Schlittenständer cc. (Fig. 341. und 342.)

Prodigos do berço, die Hölzer, welche auf dem Schlittenfuss ruhen, dem Belauf des Schiffs etwas folgen und mit der Seite desselben verbolzt sind ffff. (Fig. 341. und 342.)

Dragas, die Kanten an den Seiten der Schlittenbalken t,t. (Fig. 342. und 339.)

Cunhos das dragas, die Klampen an diesen Kanten v,v. (Fig. 339.)

Berço, so heisst der ganze Schlitten.

Escoras. die Seitenstützen.

Picadeiros, die Stapelblöcke aa. (Fig. 94.)

Atacadas, die obersten Stapelblöcke, welche unter dem Kiel liegen.

Spanische Kunstwörter.

Astillero, das ganze Schiffszimmerwerft.

Las gradas, der Stapel, oder die gesamten Unterlagen worauf das Schiff abläuft.

Cala anterior, der vordere Theil des Werfts.

Picaderos, Stapelblöcke aa. (Fig. 94.)

Puntales, die Seitenstützen des Schiffs.

Puntales de retenida. die Stützen gegen den Hintersteven, welche sich dem Heruntergleiten des Schiffs widersetzen. (Fig 93 g. und 338 ww.)

Cuna, der Schlitten.

Anguilas de cuna, die Schlittenbalken ii. (Fig. 338. und 339.)

Paloma

Palomares, die Schlittenständer qq. nn. (Fig. 338.)
Botantes de los palomares, die Stützen der Schlittenständer uu. (Fig. 338.)
Botantes de caza, oder
Cuñas, die Keile mm. (Fig. 339.)
Trincas de las anguilas, die Taue, womit die Schlittenbalken zusammengesorrt sind rr. (Fig. 339.)
Trincas de los palomares, die Sorrungen der Schlittenständer yyy. (Fig. 93. und 339.)
Basos, Schlagbetten DD. (Fig. 343.)
Anguilas heissen auch Schlagbetten bey kleinen Fahrzeugen.
Llaves de anguilas, die Riegel p. (Fig. 339.)

Italienische Kunstwörter.

Il cantiere (vulgo *tiantiere*), das ganze Schiffszimmerwerft.
Lo scalo, der Stapel.
Tachj, Stapelblöcke aa. (Fig. 94.)
Pontali, die Seitenstützen des Schiffs.
Pontali da popa, die Stützen an dem Hintersteven ww. (Fig. 338
L'invasar, der Schlitten.
Vasi, die Schlittenbalken ii. (Fig. 338 und 339.)
Le colonne, o colombaie, die Schlittenständer qq. nn. (Fig. 338.)
Trinche dei vasi, die Taue, womit die Schlittenbalken gesorrt sind rr. (Fig. 339.)
Trinche delle colonne, die Sorrungen der Schlittenständer yyy. (Fig. 93. und 339.)
Conj, die Keile mm. (Fig. 339.)

Schwedische Kunstwörter.

Skeppshvarf, ein Werft.
Stapel, der Stapel.
Landthädd, der oberste Theil des Stapels, worauf das Schiff stehet.
Sjöbädd, der unterste Theil des Stapels am Wasser.
Stapelbläck, Stapelblöcke aa. (Fig. 94.)
Stöttor under Bottnen samt mot Sidan af Skeppet, Stützen womit das Schiff abgestützt wird.
Släde, der Schlitten.
Slädrännor, die von Planken gemachten Bettung, über welche der Schlitten hinläuft ii. (Fig. 93.)
Slädarne, die Schlittenbalken bb. (Fig. 341. und 342.)
Klässar, die Klötze oder Hölzer zwischen den Ständern, bey den Engländern *dagger*, ee. (Fig. 341. und 342.)
Bädd-plankorne, Planken auf der Bettung, worauf die Schlittenbalken ruhen aa. (Fig. 342.)
Styttor från Slädarne, die Schlittenständer cc. (Fig. 341. und 342.)
Släd-armar, die Schlittenarme ffff. (Fig. 341. und 342.)
Spännare, so heissen die vordersten Arme, welche bey den Engländern *drivers* genannt werden gg. (Fig. 341. und 342.)
Kantrings-bläck, Kenterblöcke die bey dem Ablaufen des Schiffs über den Haufen fallen hh. (Fig. 341.)

Vor dem Winde ABLAUFEN, oder abfallen.

Holl. Voor de Wind afloopen, voor de Wind komen.
Dän. At komme for di Vind.
Schw. At komma för de Vind.
Engl. To bring the wind aft.
Franz. Faire vent arriere.
Ital. Correre vento in popa.
Span. Correr viento en popa.
Port. Correr vento em popa.

Heisst vor dem Winde segeln, oder das Schiff so wenden, dass man den Wind von hinten zu in die Segel bekömmt. Es kann bey günstigem Winde geschehen oder auch in einem Sturm, wenn man nicht länger beyliegen kann. Letzteres nennt man jedoch eigentlicher lenssen, s. Lenssen.

ABLAUFEN, s. Absegeln.

ABLAUFEND Wasser, s. Ebbe.

ABLIEGEN.

Holl. Afleggen.
Dän. At ligge affides fra noget.
Schw. At ligga affides.
Engl. To be distant.
Franz. Etre eloigné.
Ital. Essere scostato.
Span. Ser apartado, en cierta distancia de un lugar.
Port. Ser em certa distancia de hum lugar.

Heisst entfernt seyn. Das eine Vorgebürge liegt von dem andern 6 Meilen ab.

ABLOESEN, die Wache oder das Quartiervolk.

Holl. Het Quartier-volk aflossen, de Wagt afflaan.
Dän. At afløse Vagten.
Schw. At aflöse Vakten.
Engl. To set the watch.
Franz. Relever le quart.
Ital. Rendere o chiamare la guardia.

Span.

Span. Rendir la guardia.
Port. Render a guarda, o quarto.

Die Stelle der fich auf der Wache befindenden Matrofen, durch andere vertreten laffen, damit erftere ausruhen können. f. Wache.

ABMACHEN, den Speck, (bey den Grönlandsfahrern.)

Die Stücken Speck in Tonnen legen. Wenn man nämlich von dem Wallfifch alles abgefchnitten hat, was man gebrauchen kann, fo mufs der König und die Königin die Stücken Speck, welche vorher von den Hackjepieks, durchs Flensgat in den Raum geworfen worden, wieder aus demfelben aufs Deck werfen, allwo das Abmachen gefchieht.

ABNAGELN, oder vernageln ein Schiff.

Holl. Een Schip vernageln.
Dän. Fornagle Skibet met Træenagler.
Schw. Förnagla Skeppet.
Engl. To drive the tree-nails into a fhip's fides or bottom.
Franz. Gournabler un vaiffeau.
Ital. Incavigliare una nave.
Span. Cavillar o poner las cavillas.
Port. Encavilhar, pôr as cavilhas de pào em huma nào.

Die hölzernen Nägel in das Schiff treiben, zum Unterfchied von fpikern, worunter man das Schlagen der eifernen Nägel oder Spiker ins Schiff verfteht.

ABPASSEN, die Kanone, f. richten.

ABPLATTUNG der Erde.

Holl. De Afplatting.
Dän. Afplatning af Jorden.
Schw. Afplattning af Jorden eller hvad Jorden är plattare vid Polerna.
Engl. The difference between the longeft and fhorteft diameter of the earth.
Franz. Applatiffement de la terre
Ital. La fchiacciatura della terra.
Span. Aplanamiento de la tierra.
Port. O achatamento da terra.

Diejenige Gröffe, um welche die durch die Pole der Erde gehende Axe kleiner ift, als die, welche fich in der Fläche des Equators befindet. Nach *Newtons* Annahme verhält fich erftere zur letztern wie 229 zu 230. Man fehe ein mehreres hievon unter Erde.

ABPUTZEN, die Taue.

Holl. Affnuiten, afputzen.
Dän. Afputfe Tovene.
Schw. Afputfa.
Engl. To clip off.
Franz. Moucher.
Ital. Pellucare.
Span. Cortar las puntas desfhiladas, o las filafticas rompidas de un cabo nuevo.
Port. Cortar as puntas desfiadas de hum cabo.

Alle rauhe Spitzen von den neugemachten Tauen abfchneiden; infonderheit die Spitzen von den, bey dem Zufammendrehen der Taue, gefprungenen Kabelgarnen. Die Reepfchläger thun diefes, damit die Taue ebener werden und ein befferes Anfehen bekommen.

ABRAKEN, von einer Bank &c. f. Abkommen.

ABRECHTS oder verkehrt.

ABRECHTS ROJEN, f. die Riemen ftreichen.

ABREISEN, f. Abfegeln.

ABSACKEN, auf einem Flufs.

Holl. Een Rivier affakken.
Dän. At drive mod Mündingen af et Riveer.
Schw. At drifva emot Åmynningen.
Engl. To fall down a river with the tide.
Franz. Defcendre une riviere en derivant.
Ital. Difcendere, calare un fiume.
Span. Bajar un rio.
Port. Abaixar hum rio.

Auf einem Fluffe fich von dem Strohm nach dem Meere zu führen laffen. f. Niedertreiben.

ABSÄGEN, die Wankanten oder Schillftücke von dem Holz.

Holl. De Wankanten van een Hout afzaagen.
Dän. At affauge Vankanterne.
Schw. Säga af Vankantorne.
Engl. To take off the flabs.
Franz. Enlever les doffes ou doffe-flaches.
Ital. Levar le coege.
Span. Levar las cagas.
Port. Levar as coftas das madeiras.

Mit einer Säge von dem Rundholz den Rücken oder die Wankanten abnehmen, um es viereckig zu machen.

ABSETZEN den Anker, f. Anker.

ABSCHABEN.

Holl. Schaaven, affchaaven.
Dän. At afhövle, flette, jevne med en Hövl.

Schw. Afhöfla.
Engl. To plane.
Franz. Raboter.
Ital. Piallare.
Span. Acepillar.
Port. Acepilhar.

Das Wort ift eigentlich holländifch und heifst abhobeln, oder das Holz mit der Hobel glatt und eben machen.

ABSCHAKEN.

Holl. Affchaaken.
Dän. At affkage.
Schw. At affkaga.
Engl. To fleet a tackle, or to fhift.
Franz. Affaler, un palan &c.
Ital. Sartiar, un paranco &c.
Span. Tiramollar.
Port. Tiramolhar.

Das Reiben, wodurch Taue, die durch Blöcke fahren, aufgehalten werden, durch Schütteln und Ziehen zu überwinden fuchen; fo fchakt man z. E. eine Gien ab, indem man durch Schütteln und Ziehen die Blöcke derfelben von einander zu entfernen fucht. Eben fo müffen, wenn Segel losgemacht find, ihre Geitauen, Gordings und Reftaljen abgefchaket werden, weil das Segel allein nicht Schwere genug hat, das Reiben diefer Taue in ihren Blöcken zu überwinden.

ABSCHEIDEN von andern Schiffen.

Holl. Affcheiden, van andere Scheepen afraaken.
Dän. Skille fig fra de övrige Skibe.
Schw. Skilja fig.
Engl. To part company; or feparate at fea.
Franz. Effloter.
Ital. Separarfi dagli altri baftimenti.
Span. Separarfe de una flota.
Port. Separarfe, defviarfe de huma frota.

Sich von andern Schiffen trennen, es mag folches mit Vorfatz oder durch Zufall gefchehen.

ABSCHIEDS-SCHUSS, f. Schufs.

ABSCHIFFEN, f. Abfegeln.

ABSCHIFFEN, die Waaren.

Holl. Waaren affcheepen of infcheepen.
Dän. At indfkibe Varer.
Schw. At affkeppa Varorna.
Engl. To fhip, to put goods, ftores &c. on fhip board.
Franz. Embarquer les marchandifes.
Ital. Imbarcare le mercanzie.
Span. Embarcar.
Port. Embarcar.

Die Waaren ins Schiff bringen, um fie damit zu verfenden.

ABSCHIFFUNG der Waaren, f. Einfchiffung.

ABSCHLAGEN, die Segel.

Holl. De Zeilen afflaan.
Dän. At fraflaae Sejlene.
Schw. Afflå Seglen.
Engl. To unbend the fails.
Franz. Defenverguer ou detacher les voiles.
Ital. Difinferire, diftaccare le vele, *bey den lateinifchen Segeln* difantennare.
Span. Defenvergar las velas.
Port. Defenvergar as velas.

Die Segel von den Raaen, wo fie gedient haben, abnehmen oder wieder los machen.

ABSCHLICHTEN, das Holz.

Holl. Slegten, afflegten.
Dän. At flette.
Schw. At fläta.
Engl. To plane.
Franz. Applanir.
Ital. Appianare il legno.
Span. Alifar la madera.
Port. Aplainar.

Das Holz glatt und eben machen. Die Seiten, welche gut an einander fchlieffen follen, müffen wol abgefchlichtet werden.

ABSCHLINGERN, die Maften.

Holl. De Maften afflingern.
Dän. Afflingre.
Schw. Afflingra.
Engl. To roll away the mafts.
Franz. Rompre fes mâts par le roulis.
Ital. Difarborare.
Span. Defarbolar.
Port. Desmaftrear, Desarvorar, Quebrar os maftros.

Die Maften werden abgefchlingert, wenn fie durch allzuftarkes Schlingern des Schiffs brechen und über Bord gefchleudert werden.

ABSCHRIKKEN.

Holl. Affchrikken.
Dän. Affkrikke, fire noget lidt.
Schw. Loffa eller fira litet, affkrikka.
Engl. To pay out a little, to eafe off a little.
Franz. Filer un peu.
Ital. Mollare un poco, dar un falto.

Span.

Span. Dar un falto, arriar un poco.
Port. Dar hum falto, largar hum pouco.
Nur ein wenig abvieren.

ABSCHROTEN, f. Schroten und Schrottau.

ABSEGELN.

Holl. Afzeilen, vertrekken.
Dän. Affejle.
Schw. Affegla.
Engl. To get under fail.
Franz. Partir, mettre à la voile.
Ital. Far vela
Span. Hacerfe a la vela.
Port. Fazerfe a vela.

Sich mit dem Schiffe, durch Hülfe der Segel, von einem Ort wegbegeben.

Den Maft ABSEGELN.

Holl. De Maft afzeilen.
Dän. Affejle Maften.
Schw. Affegla Maften.
Engl. To carry away the maft, to fpring a maft.
Franz. Rompre un mat.
Ital. Rompere un albero a forza di vele.
Span. Romper un palo.
Port. Romper hum maftro.

Bey ftarkem Winde durch zu vieles Segelführen den Maft zerbrechen.

ABSETZEN, abftoffen mit einem Bootshaken.

Holl. Affetten.
Dän. At Affætte, Afftöde met Baadshager.
Schw. Sätta af med Båtshaker eller Bårlingar.
Engl. To put off.
Franz. Deborder.
Ital. Dibordare.
Span. Empujar, botar.
Port. Empuxar.

Ein kleines Fahrzeug mit Hülfe eines Stakens von einem Gegenftande abftoffen. So fagt man z. E. Setz ab! dafs heifst: Stofs ab!

ABSPÜHLEN, das Deck.

Holl. Het Deck affpoelen.
Dän. Affkylle Dæket.
Schw. Affkölja Däket.
Engl. To wafh the deck.
Franz. Laver le pont.
Ital. Bagnar la coperta, lavarla.
Span. Baldear la cubierta.
Port. Lavar a coverta.

Waffer aufs Deck gieffen, um es zu reinigen, nachdem es vorher gefegt worden. Auf der See mufs eigentlich das ganze Schiff zweymal von auffen und einmal von innen gefpühlt werden, weil fich durch das Seewaffer das Holz länger confervirt.

ABSTAND vom Scheitel.

Holl. De wydte van de Schedel of Zenit.
Dän. Vidden fra Zenith.
Schw. Vidden eller Afftånd ifrån Zenith.
Engl. The diftance from the Zenith.
Franz. Diftance au Zenith.
Ital. Diftanza dal Zenith.
Span. Diftancia del Zenith.
Port. Diftancia do Zenith.

Der zwifchen dem Scheitelpuncte oder Zenith und einem Geftirn oder andern Puncte des Himmels enthaltene Bogen eines Scheitelkreifes. Da der Scheitelpunct überall um 90° vom Horizont entfernt ift; fo macht eines Geftirns Abftand vom Scheitel mit deffen Höhe jederzeit 90° aus, oder: der Abftand vom Scheitel ift das Complement der Höhe. Ift z. E. die Höhe eines Sterns 55°, fo wird deffen Abftand vom Scheitel 35° feyn. Die Sonne hat den geringften Abftand vom Scheitel am Mittage des längften, den gröfsten aber am Mittage des kürzeften Tages. *Lat.* Diftantia a vertice.

ABSTAND der Nachtgleiche vom Mittage.

Holl. De Wydte der Nagtëvening van de Meridian of van de Zon.
Dän. Diftancen mellem Equinoxen eller Jevndögn og Solen.
Schw. Equinoxens Afftånd ifrån Solen.
Engl. The diftance between the equinox and the fun's place on the equator.
Franz. Diftance de l'equinoxe au foleil ou au meridien.
Ital. Diftanza del equinozio al fole
Span. Diftancia del equinoccio al fol.
Port. Diftancia do equinoccio ao fol.

Die Anzahl von Graden oder von Stunden, welche der Frühlingspunct, von dem Augenblicke des Mittags an, noch zu durchlaufen hat, ehe er in den Mittagskreis gelangt. Diefer Abftand der Nachtgleiche vom Mittage ift, in Graden ausgedrückt, jederzeit 360°, weniger der geraden Auffteigung der Sonne. Man fetze z. E. die gerade Auffteigung der Sonne fey 90°, oder die Sonne komme mit dem 90ften Grade des Equators zugleich in den Mittagskreis, fo wird in dem Augenblicke, da diefes gefchiehet, der Frühlings-

Frühlingspunkt oder Anfang des Equators 90° weiter gegen Abend ſtehen, und alſo noch 270° zurückzulegen haben, ehe er den ganzen Cirkel vollendet und alſo das nächſtemal wieder in den Mittagskreis tritt. Daher iſt ſein Abſtand vom Mittage 270° = 360° — 90°. Will man dieſen Abſtand in Zeit ausdrücken, ſo müſſen die Grade deſſelben in Zeit verwandelt werden. ſ. die Artikel Sternzeit und Sonnenzeit. So geben 270° in dem angenommenen Beyſpiele 18 Sternſtunden oder 17 St. 57 M. 3 Sec. mittlere Sonnenzeit. So viel Zeit verfließt alſo noch vom Mittage an gerechnet, ehe der Frühlingspunct den Mittagskreis erreicht. Man gebraucht dieſen Abſtand, um die Stunde zu finden, zu welcher jeder Stern durch den Mittagskreis geht, ſ. Culmination.

ABSTECHEN, von einem Schiff.

Holl. Van een Schip afſteeken.
Dän. At lægge fra Bord.
Schw. Lägga ifrån Bord, begifva ſig ifrån en annans Skepp.
Engl. To ſheer off.
Franz. Deborder s'eloigner d'un vaiſſeau.
Ital. Scoſtarſi, allontanarſi.
Span. Apartarſe de un navio,
Port. Apartarſe de hum navio.

Sich mit einem Boot oder Fahrzeuge von einem Schiffe entfernen oder davon abhalten.

Die Luv ABSTECHEN, ſ. den Wind abgewinnen.

ABSTEIGENDER Knoten, ſ. Knoten.

ABSTEIGENDE Zeichen, ſ. Thierkreis.

ABSTEIGUNG, gerade.

Holl. De regte Deſcenſie.
Dän. Lige Deſcenſion.
Schw. Rät Deſcenſion.
Engl. The right Deſcenſion.
Franz. Deſcenſion droite.
Ital. Diſcenſione retta.
Span. Deſcenſion recta.
Port. Deſcenſaõ recta.

Iſt mit der geraden Aufſteigung völlig einerley; es wird nämlich darunter der Bogen des Equators verſtanden, welcher zwiſchen dem Frühlingspuncte und dem Abweichungskreiſe eines Geſtirns enthalten iſt. *Lat.* Deſcenſio recta.

ABSTEIGUNG, ſchiefe.

Holl. De ſchuins Deſcenſie.
Dän. Skev Deſcenſion.
Schw. Skef Deſcenſion.
Engl. The oblique deſcenſion.
Franz. Deſcenſion oblique.
Ital. Diſcenſione obliqua.
Span. Deſcenſion obliqua.
Port. Deſcenſaõ obliqua.

Derjenige Bogen des Equators, welcher zwiſchen dem Frühlingspuncte, oder Anfange des Equators und dem mit einem Geſtirne zugleich untergehenden Puncte deſſelben enthalten iſt. Zur Vergleichung ſ. Aufſteigung, ſchiefe.

Der Unterſchied der geraden und ſchiefen Abſteigung eines Geſtirns, heiſst ſeine Deſcenſionaldifferenz. Dieſe iſt bey Geſtirnen, welche ihre Lage gegen die Fixſterne nicht merklich ändern, mit der Aſcenſionaldifferenz einerley. Aus ihr findet ſich die ſchiefe Abſteigung durch die Formel:

Schiefe Abſt. = gerade Aufſt. + Desc. Diff., wo man bey negativem Werthe der Deſcenſionaldifferenz, ſtatt zu addiren, ſubtrahiren muſs. *Lat.* Deſcenſio obliqua.

ABSTRÖMEN.

Holl. Afſtroomen.
Dän. At afſtrömme eller være borttagen med Strömmen.
Schw. Afdrifva, Afſtrömma.
Engl. To be carried away by currents.
Franz. Etre emporté par les courans.
Ital. Eſſere portato via per i correnti.
Span. Ser llevado de las corrientes.
Port. Ser levado pelas correntes.

Man ſagt von einem Schiffe, daſs es abgeſtrömt iſt, wenn es durch die Gewalt des Stroms von der Stelle, wo es ſich befand, oder von dem Wege, den es machen wollte, weggeriſſen wird.

ABSTÜTZEN, ein Schiff.

Holl. Een Schip ſchooren.
Dän. At ſtötte Skibet.
Schw. Stötta et Skepp, i dockan eller på Stapelen.
Engl. To prop a ſhip on the ſtocks.
Franz. Acorer un vaiſſeau ſur le chantier.
Ital. Pontellare una nave ſul cantiere.
Span. Appuntalar un navio ſobre el aſtillero.
Port. Eſcorar hum navio,

So lange noch auf dem Werft an dem Schiffe gearbeitet wird, iſt daſſelbe an beyden Seiten, wie auch vorne und hinten, mit Stützen verſehen oder abgeſtützt. Wenn ein Schiff auf die

Seite gewunden oder gekielholet werden soll, so müssen vorher nicht allein die Masten, sondern auch alles Bewegliche in demselben, als Ballast &c. wohl abgestützt werden.

ABTAKELN, die Schiffe.

Holl. Aftakelen.
Dän. At aftakle.
Schw. At astakla.
Engl. To unrig a ship.
Franz. Dégréer ou dégarnir un vaisseau.
Ital. Sguarnire. disarmiggiare.
Span. Desaparejar un navio.
Port. Desaparelhar hum navio.

Die Schiffe nach vollbrachter Reise oder zur Winterzeit, wenn sie nicht gebraucht werden, von allem Tauwerk entblössen, damit solches dem Wetter nicht ausgesetzt bleibe. Kriegsschiffe werden nach vollbrachtem Seezuge abgetakelt und aufgelegt, auch dabey entwaffnet, das heisst von allen Kriegszurüstungen, als Kanonen, Pulver &c. entblöst.

ABTAKELUNG.

Holl. De Aftakeling.
Dän. Aftakling.
Schw. Aftakling.
Engl. The unrigging.
Franz. Le degréement.
Ital. Lo sguarnimento.
Span. Desaparejo.
Port. Desaparelho.

Die Abnehmung des Tauwerks von den Schiffen, s. Abtakeln.

ABTHEILUNG einer Flotte, s. Division.

ABTREIBEN.

Holl. Afdryven, Wraak maaken.
Dän. At afdrive.
Schw. At afdrifva.
Engl. To make lee-way, to drive or fall to leeward.
Franz. Deriver.
Ital. Derivare.
Span. Derivar. irse a la ronza.
Port. Derivar.

Wenn ein Schiff bey dem Winde segelt, so geht dasselbe nicht in der Richtung seines Kiels fort, sondern wird nach Umständen mehr oder weniger nach der Seite getrieben, wohin der Wind wehet. Der Winkel, den der Kiel des Schiffs mit dem wahren Wege macht, wird die Abtrift genannt. Auf der See findet man diese Abtrift sehr leicht, denn man braucht nur den Winkel zu messen, den der Sog oder das Kielwasser des Schiffs (das ist der Strich, den das Schiff hinter sich im Wasser zurückläst) mit der Richtung des Kiels macht. Die Abtrift hängt nicht allein von dem Winkel, mit welchem der Wind in die Segel fällt, sondern auch von der Form der Schiffe selbst ab; und um dieselbe zu bestimmen, muss man die Stabilität des Schiffs, und insonderheit das Gesetz von dem Widerstand des Wassers kennen. Jedoch aus allen neuern Versuchen, welche von den Herren *Alembert, Condorcet, Bossut, de Borda* und *Romme* gemacht worden sind, erhellet, dass der Widerstand des Wassers sich bey weitem nicht so verhält, wie es die Mathematiker bis jetzt angenommen haben. Der Grund aller prächtigen Gebäude, welche von einem *Bouguer*, *Jorge Juan* und andern grossen Männern aufgeführt worden sind, ist daher auf einmal über den Haufen geworfen. Auch die Erfahrung lehret, dass die Berechnungen dieser grossen Männer mehr kunstreich als nützlich sind. Herr *Bourde de Villehuet* bemerkte unter andern, dass die Abtrift, wenn man dicht bey dem Winde segelt, bey stärkerm oder schwächerm Winde, wie auch bey mehrerer oder wenigerer Geschwindigkeit des Schiffs, bald nur halb so gross, bald aber fünfmal so gross war, wie sie *Bouguer* in seinen Tafeln (*Traité de Navire p.* 408) angiebt.

Wir wollen daher in Folgendem untersuchen, ob nicht auch durch Näherungsformeln, welche den wahren Widerstand oder Druck des Wassers auf einen jeden Körper, der sich in demselben bewegt, anzeigen, (nämlich so wie dieser Widerstand aus den gemachten Versuchen erhellet) die Abtrift eines Schiffs bestimmt werden kann, und ob sich nicht ein allgemeines Gesetz daraus herleiten läst, welches mit allen auf der See gemachten Beobachtungen übereinstimmt.

Wenn ein Schiff ABCD (Fig. 450.) von dem Winde in der Richtung EF getroffen wird und sich nach GH fortbewegt, so muss dasselbe so gestaltet seyn, dass es auf dieser Linie mit der grössten Geschwindigkeit fortlaufen kann, und der Winkel AGH oder die Abtrift, die möglich kleinste wird. Wir wollen also annehmen, dass ein Schiff sich nach der Richtung GH fortbewegt, und, um die Sache einförmig zu machen, uns vorstellen, dass solches durch die bewegende Kraft nicht auf die Seite geneigt wird. Eben so wollen wir auch voraussetzen, dass das mittelste Spann oder die grösste Breite des Schiffs sich gerade in der Mitte desselben befindet, und überhaupt in allen Theilen des Gebäudes, sowol vorne und hinten als auch an beyden Seiten, eine vollkommene Simmetrie herrscht. Es sey nun

nun K die Kraft, welche das Schiff in der horizontalen Richtung forttreibt. Ferner wollen wir a den Winkel AEF nennen und b die Abtrift, s die Fläche des grösten oder mittelsten Spanns und F die Diametral-Fläche des Schiffsbodens. Die Kraft K kann man in zwey andere Kräfte zerlegen, wovon die eine K Cos a nach DA gerichtet ist, und die andere K Sin a sich perpendicular mit der erstern befindet. Eine jede nun sucht nach ihrer besondern Richtung dem Schiffe Bewegung mitzutheilen, und das Wasser widersteht der vereinigten Kraft dieser beyden. Da aber solcher Widerstand nur durch Bewegung entstehen kann und nach einer Function von der erlangten Geschwindigkeit zunimmt, so folgt daraus, dass wenn das Schiff zu einer einförmigen Geschwindigkeit gelangt ist, eine vollkommene Gleichheit zwischen jeder von den Kräften, woraus K zusammengesetzt ist, und dem Widerstande, den das Wasser ihrer besondern Würkung leistet, Statt finden muss. Da wir nun K aus zwey Kräften zusammengesetzt angenommen haben, so wollen wir gleichfalls den Widerstand des Wassers in zwey Kräfte zerlegen, wovon die eine in der Richtung der Länge des Schiffs AD würkt, und welche wir den geraden Widerstand nennen wollen. Die andere aber in der Richtung von der Breite des Schiffs wollen wir durch Seitenwiderstand ausdrücken. Es sey nun h die Höhe, von welcher die schiefe Geschwindigkeit des Schiffs herrühret und m der mittlere Winkel von dem Einfall des Wassers auf die verschiedenen horizontalen Schnitte des Schiffsbodens, wenn der Weg, den das Schiff macht, gerade ist. Man wird nun leicht sehen, dass in der Annahme des schiefen Weges GH, der mittlere Winkel von dem Einfall des Wassers auf das Vordertheil des Schiffs, welches unter dem Winde ist, m + b seyn muss, da hingegen derselbe an der andern Seite des Vordertheils, welches sich vor dem Winde befindet, nur m — b ist; weil aber die Abtrift bey einem schiefen Wege mehr oder weniger beträchtlich seyn kann, so folgt daraus, dass, obgleich das Schiff keine Neigung annimmt, wie wir vorausgesetzt haben, die Würkung des Wassers, auf die verschiedenen Theile des Bodens, sich besonders nach der Grösse b verändert. Bald treibt die Seite unter dem Winde das Fluidum zurück, indem sie mit allen Theilen ihrer Fläche auf dasselbe stösst; hingegen wird die andere Seite vor dem Winde nur wenig von dem umringenden Wasser gedrückt, weil sie vor demselben fliehet. Bald aber auch befinden sich an einer Seite Theile, welche das Fluidum vor sich wegtreiben, da hingegen andere an eben der Seite vor dem Druck desselben weichen. Alle diese Veränderungen, welche unendlich sind, machen die Aufgabe noch immer verwickelter und vergrössern die Schwürigkeiten der Auflösung ungemein. Wir wollen also nur den einzigen Fall berühren, wo die Abtrift sehr klein ist, indem nur das Vordertheil des Schiffsbodens das Fluidum wegtreibt, und das Hintertheil keinen andern Druck bekömmt, als von dem Wasser, welches demselben während der Bewegung nachläuft oder folget. Ueberdem kann eine einförmige Methode leicht dazu dienen, den Widerstand in andern Fällen zu finden, wo man die Lage der verschiedenen Theile des Bodens, in Ansehung des umringenden Fluidums, unterscheiden wollte.

Gesetzt nun, dass in dem besondern Fall, den wir zu untersuchen uns vorgenommen haben, die Leichtigkeit, mit welcher sich das zurückgestossene Fluidum von jeder Seite des Schiffs zurück ziehet, durch L ausgedrückt wird, und T eine beständige Function von der Klebrigkeit und der specifischen Schwere des Fluidums ist; so hat man, wenn man den Ausdruck von dem geraden Widerstande, den das sich bewegende Schiff erfährt, suchen will, die Gleichung

$$L.K.\mathrm{Cos}\,a = T.S.h.\,(2 - \mathrm{Cos}\,2m\,\mathrm{Cos}\,2b) = (A)$$

welche auf folgende Weise gefunden wird:

$$\mathrm{Sin}\,(m+b) = \mathrm{Sin}\,m\,\mathrm{Cos}\,b + \mathrm{Cos}\,m\,\mathrm{Sin}\,b.$$
$$\mathrm{Sin}\,(m-b) = \mathrm{Sin}\,m\,\mathrm{Cos}\,b - \mathrm{Cos}\,m\,\mathrm{Sin}\,b.$$

$$\mathrm{Sin}\,(m+b)^2 + \mathrm{Sin}\,(m-b)^2 = 2(\mathrm{Sin}\,m^2\,\mathrm{Cos}\,b^2 + \mathrm{Cos}\,m^2\,\mathrm{Sin}\,b^2)$$

$$\text{aber } \mathrm{Sin}\,m^2 = \frac{1 - \mathrm{Cos}\,2m}{2}$$

$$\text{und } \mathrm{Cos}\,b^2 = \frac{1 + \mathrm{Cos}\,2b}{2}$$

$$\text{daher } \mathrm{Sin}\,m^2\,\mathrm{Cos}\,b^2 = (1 - \mathrm{Cos}\,2m + \mathrm{Cos}\,2b - \mathrm{Cos}\,2m\,\mathrm{Cos}\,2b):4$$

$$\text{und } \mathrm{Cos}\,m^2\,\mathrm{Sin}\,b^2 = (1 + \mathrm{Cos}\,2m - \mathrm{Cos}\,2b - \mathrm{Cos}\,2m\,\mathrm{Cos}\,2b):4$$

$$\mathrm{Sin}\,m^2\,\mathrm{Cos}\,b^2 + \mathrm{Cos}\,m^2\,\mathrm{Sin}\,b^2 = (2 - 2\,\mathrm{Cos}\,2m\,\mathrm{Cos}\,2b):4$$

mit 2

$$\mathrm{Sin}\,(m+b)^2 + \mathrm{Sin}\,(m-b)^2 = 1 - \mathrm{Cos}\,2m\,\mathrm{Cos}\,2b.$$

$$\begin{aligned}\text{Cos}\,(m-b) &= \text{Cos}\,m\ \text{Cos}\,b + \text{Sin}\,m\ \text{Sin}\,b\\ \text{Cos}\,(m+b) &= \text{Cos}\,m\ \text{Cos}\,b - \text{Sin}\,m\ \text{Sin}\,b\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{Cos}\,(m-b)^2 - \text{Cos}\,(m+b)^2 &= 4\,\text{Cos}\,m\ \text{Cos}\,b\ \text{Sin}\,m\ \text{Sin}\,b\\ &= (2\,\text{Cos}\,m\ \text{Sin}\,m).\ 2\,\text{Cos}\,b\ \text{Sin}\,b)\\ &= \text{Sin}\,2m.\ \text{Sin}\,2b.\end{aligned}$$

Den geraden Widerstand zu finden.

1) Den Widerstand den das Vordertheil leidet.

$\frac{1}{2}$ TS (t + h. Sin (m + b) ² für die Seite unter dem Winde.

$\frac{1}{2}$ TS (t + h. Sin (m − b) ² für die Seite vor dem Winde.

$\frac{1}{2}$ TS (2t + h. Sin (m + b ²) + Sin (m − b ²)
= $\frac{1}{2}$ TS (2t + h (1 − Cos 2m Cos 2b) = ○

2) Den Druck auf das Hintertheil.

$\frac{1}{2}$ TS (t − h − h. Sin (m + b) ² vor dem Winde

$\frac{1}{2}$ TS (t − h − h Sin (m − b) ² unter dem Winde

$\frac{1}{2}$ TS (2t − 2h − h (1 − Cos 2m Cos 2b) = ✱

also ○ − ✱ = TSh (2 − Cos 2m Cos 2b) = (A)

Um nun den ganzen Seitenwiderstand zu finden, so bemerke man, dass der Seitenwiderstand im geraden Verhältniss mit dem Seitendruck, und im umgekehrten Verhältniss mit der Leichtigkeit, womit sich das umringende Fluidum zurückziehet, steht. Denn da das Wasser vorne unter dem Winde mit einer Geschwindigkeit h Cos (m + b) ² und vor dem Winde mit der Geschwindigkeit h Cos (m − b) ² ausweichet, so stehen diese Drücke im umgekehrten Verhältniss, daher:

$\frac{1}{2}$ TF (t + h Cos (m − b) ²
$\frac{1}{2}$ TF (t − h − h Cos (m + b) ² } Widerstand unter dem Winde.

$\frac{1}{2}$ TF (t + h Cos (m + b) ²
$\frac{1}{2}$ TF (t − h − h Cos (m − b) ² } Widerstand vor dem Winde.

$\frac{1}{2}$ TF (2h − h + h (Sin 2m Sin 2b) − $\frac{1}{2}$ TF
(2t − h − h (Sin 2m Sin 2b)

Also TFh (Sin 2m Sin 2b) = (B) der ganze Seitenwiderstand.

Der Druck, welcher sich mit in dieser Gleichung befindet, ist nur durch Näherung gefunden, allein durch diese Näherungsformeln ist das Resultat der allersubtilsten Versuche, die je gemacht worden sind, ausgedrückt. Sie zeigen daher auch so genau, wie es in der Marine erfordert wird, die Verhältnisse zwischen den Grössen, woraus die Gleichungen (A) und (B) zusammengesetzt sind.

Wenn man nun in (B) den Werth von Sin 2b durch Cos 2b aus der Gleichung (A) theilet, so entstehet daraus die folgende Gleichung (C)

Aus (B) hat man

$$\text{Sin}\ 2\,b = \frac{\text{LK Sin a}}{\text{TFh Sin}\ 2\,m}$$

Aus (A) aber

$$\text{Cos}\ 2\,b = \frac{2\,\text{TS}\,h - \text{LK Cos a}}{\text{TS}\,h\ \text{Cos}\ 2\,m}$$

$$\frac{\text{Sin}\,2b}{\text{Cos}\,2b} = \text{Tang}\,2b$$

$$= \frac{\text{L K T S}\,h\ \text{Sin a Cos}\ 2\,m.}{\text{TF}\,h\ \text{Sin}\ 2\,m\ (2\,\text{TS}\,h - \text{LK Cos a})}$$

$$\text{Tang}\ 2\,b = \frac{\text{LKS Sin a}}{\text{F Tang}\ 2\,m\ (2\,\text{TS}h - \text{LK Cos a}}$$

F Tang 2m Tang 2b (2TSh − LK Cos a)
= LKS Sin a = (C)

Vermittelst dieser Gleichung kann man den Werth von h oder von b bestimmen, und folglich die Mittel anzeigen, wie h vergrössert oder b verkleinert werden muss. Nimmt man die Grösse h, so zeigt ihr Ausdruck, dass sie in ähnlichen Fällen nach dem Verhältniss der Kleinheit von S, m b und F wachsen muss; aber die Gleichung (B) beweiset, dass Sin 2b um desto kleiner wird, je grösser F und m ist. Man kann also durch die Verkleinerung von F die Geschwindigkeit nicht vermehren, ohne zu gleicher Zeit die Abtrift zu vergrössern. Ist es in der Marine nützlich, Schiffe zu bauen, welche schnell vor dem Winde segeln, so ist es nicht weniger erforderlich, ihnen die Eigenschaft, so wenig als möglich abzutreiben, zu geben. Diese letztere ist selbst bey Kriegsschiffen weit schätzbarer als die erste. Ueberdem kann man die Geschwindigkeit des Schiffs (wenn nur dasselbe hinlängliche Stabilität besitzt) durch die Grösse und Anzahl der Segel vermehren, ist aber ein Schiff seiner Form nach so beschaffen, dass es viel abtreiben kann, so ist dieser Fehler auf keine Weise zu verbessern. Verschiedene Fahrzeuge, insonderheit in Portugal (s. Fig. 271. 273 und 274.) und Holland (Fig. 287), welche nicht gar zu tief ins Wasser gehen, führen zugleich ein Mittel bey sich, die Abtrift zu vermindern. Es bestehet aus etlichen zusammen verbundenen und gut mit Eisenwerk versehenen starken Brettern, welche eine ziemlich grosse Fläche formiren und wie Schwerdter gestaltet sind,

sind, weswegen sie auch diesen Namen führen. An dem einen Ende dieser Schwerdter befindet sich ein Loch, wodurch ein starker eiserner Kopf-Bolzen gehet, der in der Seite des Schiffs befestiget ist. Um diesen Bolzen drehet sich das Schwerdt, welches an der Seite des Schiffs, die sich unter dem Winde befindet, so tief wie möglich ins Wasser gelassen wird, so dass diese neue Seitenfläche die Grösse von F vermehrt und die Abtrift dadurch vermindert. s. Treibanker. Ein Schiff kann also nur durch die Gestalt seines Bodens oder durch die Grösse F die Eigenschaft, wenig abzutreiben, erlangen, und weil es Mittel giebt, den Werth von h zu vergrössern, da im Gegentheil die Abtrift nur durch den Zuwachs von F vermindert werden kann, so muss man, um einem Schiffe alle erforderliche Eigenschaften zu geben, die Fläche F beträchtlich gross machen oder zwischen S und F das kleinste Verhältniss Statt finden lassen.

Wir haben bis jetzt das Schiff in einer geraden Lage angenommen und dessen Geschwindigkeit und Abtreibung gesucht, wenn eine bewegende Kraft in einer schiefen Richtung auf desselben Länge würkt; aber eine solche Lage ist auf der See, wenn der Wind von der Seite zu in die Segel fällt, gar nicht gewöhnlich. Die erhaltenen Resultate gehören also nur für ein Schiff, welches mit einem Tau fortgezogen oder von einer Kraft bewegt wird, die in einer so kleinen Entfernung von dem Schwerpunct desselben würkt, dass sie keine Neigung verursachen kann. Dieses ist z.E. der Fall, wenn die Schiffe mit Schalupen bugsiert oder von Menschen fortgezogen werden. Man siehet also, dass wenn in diesem Fall der Winkel a irgend einen Werth hat, so widersetzt sich F oder die Diametralfläche, nach dem Verhältniss von der Grösse der progressiven Bewegung des Schiffs; die Geschwindigkeit desselben hängt aber insonderheit von S ab, und die Kleinheit von b, von dem Verhältnisse zwischen S und F.

Wir kommen jetzt zum zweyten Fall. Wenn ein Schiff bey dem Winde segelt, so gehorcht es der Impulsion desselben, indem es sich mehr oder weniger auf die Seite legt, und in diesem geneigten Zustande muss man ein Schiff betrachten, um über dessen Geschwindigkeit und kleinste Abtrift, wie auch über die Form, welche für diese beyden wichtigen Eigenschaften am dienlichsten ist, urtheilen zu können. Wir wollen also annehmen, dass ein Schiff von irgend einer Kraft auf die Seite geneigt wird, so dass es sich um seine längste Achse beweget und mit einer Abtrift b und einer Geschwindigkeit fortläuft, welche von der Höhe h herrührt, alsdann haben die verticalen Durchschnitte, welche mit dem mittelsten Spann parallel sind, die Lage b m d (Fig. 451.); in jedem muss man einen Theil c m d unterscheiden, welcher unter dem Winde ist und einen andern a c m, welcher sich vor dem Winde befindet. Eine Wasserlinie also, welche bey der geraden Lage des Schiffs, c e zur Basis hatte, bekömmt bey der Neigung desselben eine neue Basis c d. Wenn man sich daher eine unendliche Menge Ordinaten denkt, die mit a c d als der Fläche des Wassers oder der Wassertracht des Schiffs nach geschehener Neigung parallel laufen, so sind diejenigen, welche sich in dem Raum c m d befinden, die auf der Fläche des mittelsten Spanns projectirten Wasserlinien, von dem Theil des Bodens, welcher unter dem Winde ist, und diese sind grösser als die auf eine ähnliche Art projectirten Wasserlinien an der Seite vor dem Winde. Die mittlern Winkel, von dem Einfall des Wassers auf den Belauf der zu den beyden Räumen a c m und c m d gehörigen Linien, sind gleichfalls unterschieden, sowol aus obiger Ursache als auch wegen der Abtrift.

In diesem geneigten Zustande des Schiffs nenne man nun AS den Theil d c m des mittelsten Spanns und da $dma = bmc$, so hat man $acm = (1 - A)\,S$. Ferner sey P der mittlere Einfallswinkel an der Seite des Vordertheils, welche sich unter dem Winde befindet, und m ein ähnlicher Winkel an der andern Seite vor dem Winde. Nimmt man nun eine Abtrift b an, so wird der erste von diesen Winkeln $P + b$ und der zweyte $m - b$. Ich muss hier wiederholen, dass wir, um nur die Aufgabe einförmig zu machen, den Fall untersuchen, wo die Abtrift sehr klein ist, so dass das Fluidum nur allein von dem Vordertheil des Schiffs seitwärts zurück gestossen werde.

Um nun in dieser Annahme die Gleichung (D) oder den geraden Druck oder Widerstand zu finden, so berechne man erstlich den Widerstand oder Druck den das Vordertheil leidet.

$$TAS\,(t + h\,\mathrm{Sin}\,(P + b)^2 \quad \text{unter dem Winde}$$
$$TS\,(1 - A)\,(t + h\,\mathrm{Sin}\,(m - b^2 \quad \text{vor dem Winde}$$

$$TSt + TASh\,\mathrm{Sin}\,(P + b)^2 + TS\,(1 - A)\,h\,\mathrm{Sin}\,(m - b)^2$$
$= $ Druck auf das Vordertheil.

Ferner suche man den Druck auf das Hintertheil.

$$TSA\,(t - h - h\,\mathrm{Sin}\,(P - b)^2 \quad \text{unter dem Winde}$$
$$TS(1 - A)(t - h - h\,\mathrm{Sin}\,(m + b)^2 \quad \text{vor dem Winde}$$

$$TS\,(t - h) - TSAh\,\mathrm{Sin}\,(P - b)^2 - TS\,(1 - A)\,h\,\mathrm{Sin}\,(m + b)^2$$
$=$ Druck auf das Hintertheil.

Wenn

Wenn man nun diesen Druck von dem erst-gefundenen subtrahiret, so bleibt der ganze Widerstand, den das Schiff zu überwinden hat,

$$TSt + TSAh\,Sin(P+b)^2 + TS(1-A)\,h\,Sin(m-b)^2$$

$$TS(t-h) - TSAh\,Sin(P-b)^2 - TS(1-A)\,h\,Sin(m+b)^2$$

$$TSh(1+A(Sin(P+b)^2+Sin(P-b)^2+(1-A)\,Sin(m-b^2)+Sin(m+b)^2$$

$$TSh(1+A(1-Cos\,2P\,Cos\,2b)+(1-A)(1-Cos\,2m\,Cos\,2b)$$

$$TSh(2-Cos\,2m\,Cos\,2b+A(Cos\,2m\,Cos\,2b-Cos\,2P\,Cos\,2b.$$

$$TSh(2-Cos\,2m\,Cos\,2b+A\,Cos\,2b(Cos\,2m-Cos\,2P)=LK\,Cos\,a$$

= gerader Widerstand, den das Schiff leidet. = (D)

Stellt man sich wie vorher vor, dass F durch das mittelste Spann in zwey gleiche und ähnliche Theile getheilt sey und bemerkt überdem, dass in dem Zustande der Neigung die Projection von der Seite des Schiffs auf eine verticale Fläche, welche durch den Kiel gehet, nothwendig F Cos i seyn muss; (i ist die Neigung von der Seite des Schiffs) so erhält man die Gleichung (E) oder den Seitenwiderstand auf folgende Weise:

Nach den vorigen Grundsätzen ist der Widerstand unter dem Winde

vorne $\frac{1}{2}TF\,Cos\,i\,(t+h\,Cos(m-b)^2$

hinten $\frac{1}{2}TF\,Cos\,i\,(t-h-h\,Cos(m+b)^2$

$$\frac{1}{2}TF\,Cos\,i\,(2t-h+h(Sin\,2m\,Sin\,2b)$$

oder $\frac{1}{2}TF\,Cos\,i\,(2t-h+h(Sin\,2m\,Sin\,2b)$

2) Der Druck vor dem Winde ist

vorne $\frac{1}{2}TF\,Cos\,i\,(t+h\,Cos(P+b)^2$

hinten $\frac{1}{2}TF\,Cos\,i\,(t-h-h\,Cos(P-b)^2$

$$\frac{1}{2}TF\,Cos\,i\,(2t-h-h(Sin\,2P\,Sin\,2b)$$

$$\div \quad \frac{1}{2}TF\,Cos\,i\,(2t-h+h(Sin\,2P\,Sin\,2b)$$

$$\frac{1}{2}TF\,Cos\,i\,h(Sin\,2P+Sin\,2m\,Sin\,2b) = LK\,Sin\,a. = (E)$$

Mam kann diese beyden Gleichungen zusammen combiniren, indem man aus der einen den Werth von Cos 2 b, und aus der andern denjenigen von Sin 2 b nimmt, so erhält man eine dritte Gleichung (F) auf folgende Weise:

Aus (E) hat man Sin 2 b

$$= \frac{LK\,Sin\,a}{\frac{1}{2}TF\,h\,Cos\,i\,(Sin\,2m+Sin\,2P)}$$

Aus (D) hat man Cos 2 b

$$= \frac{2TSh - LK\,Cos\,a}{TSh\,(Cos\,2m - A\,(Cos\,2m - Cos\,2P)}$$

Tang 2 b

$$= \frac{LK\,Sin\,a\,TSh\,(Cos\,2m - A(Cos\,2m - Cos\,2P}{\frac{1}{2}TFh\,Cos\,i\,(Sin\,2m+Sin\,2P)\,(2TSh-LK\,Cos\,a}$$

Tang 2 b

$$= \frac{LK\,Sin\,a\,S\,(Cos\,2m - A\,(Cos\,2m - Cos\,2P}{\frac{1}{2}F\,Cos\,i\,(Sin\,2m+Sin\,2P)\,(2TSh-LK\,Cos\,a)}$$

(2 T S h — LK Cos a) Tang 2 b

$$= \frac{LK\,Sin\,a\,S\,(Cos\,2m - A(Cos\,2m - Cos\,2P)}{\frac{1}{2}F\,Cos\,i\,(Sin\,2m + Sin\,2P)}$$

$$h = \frac{LK\,Cos\,a}{2TS} + \frac{LK\,Sin\,a(Cos\,2m - 2A\,Sin(P+m)\,Sin(P-m)}{2TF\,Tang\,2b\,Cos\,i\,Sin(P+m)\,Cos(P-m)} = F.$$

Dieser Ausdruck zeigt, dass bey gleichbewandten Umständen die Geschwindigkeit eines auf die Seite geneigten Schiffes, welches einen schiefen Weg macht, allezeit in dem umgekehrten Verhältniss von S stehet. Untersucht man das zweyte Glied von dem Werth h, so sieht man, dass dieselbe gleichfalls von der Kleinheit von F und b, so wie auch von dem Unterschied zwischen P und m abhängt. Ich habe schon gesagt, dass b allezeit eine kleine Grösse seyn muss, und besonders hängt dessen Werth von F ab, wie man aus der Gleichung (E) sieht. Die Grösse von i und P — m hat ebenfalls vielen Einfluss auf Sin 2 b, daher muss ein Schiff, welches viele Stabilität hat, auch weniger abtreiben, weil i und (P — m) alsdann nicht so beträchtlich sind. Ein solches Schiff muss auch aus derselben Ursache weniger Geschwindigkeit erlangen, wenn man nämlich allezeit dabey annimmt, dass K, a &c. beständige Grössen sind; auch wird es bey eben so bewandten Umständen desto schneller segeln, je mehr es auf der Seite liegt, aber auch dabey mehr abtreiben.

Aus

Aus allen diesen Betrachtungen kann man also den Schluss machen: Dass je kleiner die Grössen S und m werden, jemehr müssen sie zur Geschwindigkeit des Segelns, bey geraden und schiefen Wegen, beytragen; ferner: dass, wenn die Richtung des Weges sich oftmals verändert, so rührt dieses davon her, dass K sich nach der Grösse der Segel verändert, welche niemals einerley ist, wenn man vor oder bey dem Winde segelt; auch dass der Wind bey einer schiefen Richtung das Schiff allezeit auf die Seite neigt, und diese Neigung sich nach der Intensität von K und dem Grade der Stabilität verändert. Wenn man nun alles dieses erwägt, so kann man sich leichtlich alle Veränderungen erklären, welche auf der See bey der Bewegung eines Schiffs vorgehen, es mag solches seine Segel vermehren oder vermindern, oder auch dieselben auf verschiedene Art nach der Richtung des Windes stellen.

Der Werth für die Abtrift, aus obigen Gleichungen genommen, stehet überall im umgekehrten Verhältniss mit dem Quadrat der Geschwindigkeit und dieses allgemeine Resultat, stimmt vollkommen mit allen zur See gemachten Beobachtungen überein. Herr *Bourde de Villehuet* sagt unter andern: "Die Abtreibung "kann bey verschiedenen Schiffen, welche bey "dem Winde segeln, grösser oder kleiner seyn, "nachdem wie sie bey einer Zeit und bey einer- "ley Segelwerk mehr oder weniger Geschwin- "digkeit in ihrem Laufe haben, aber man findet "allezeit, dass die Abtrift bey einem Schiffe "grösser oder kleiner seyn kann, entweder nach "der verschiedenen Geschwindigkeit oder der "stärkern und schwächern Impulsion des Windes, "wenn das Segelwerk einerley bleibt; oder auch "wenn man den Segeln zu einer Zeit mehr oder "weniger Grösse giebt; oder bey abwechselnder "Stärke des Windes, die Segel mehr oder weniger "schief mit dem Kiel stellt." Diese unbestimmten Ausdrücke geben zu erkennen, dass die Abtrift von K, a und h abhängt, ohne genau das Verhältniss anzuzeigen, welches zwischen diesen Grössen herrscht. Inzwischen sagt eben derselbe Verfasser an einer andern Stelle, dass wenn ein Schiff bey dem Winde segelt und alsdann abhält und das Schiff nach der entgegen gesetzten Richtung wendet, so dass der Wind mit demselben Winkel in die Segel fällt wie vorher, so ist die Abtrift nicht mehr das, was sie vorher war. Sie vermindert sich beträchtlich und um desto mehr, je grösser die Geschwindigkeit des Schiffs wird. Er erwähnt aber nichts von dem Einfluss, den die Neigung des Schiffs oder der Werth von P — m und i auf die Abtrift haben. Inzwischen muss doch unter diesen Grössen ein gewisses Verhältniss Statt finden. In gewisser Rücksicht betrachtet, können wir aber aus der Formel schliessen, dass eine grosse Stabilität und Geschwindigkeit, die wahren Quellen der kleinsten Abtrift sind.

Eine Menge Beobachtungen, welche auf der See angestellt worden sind, die aber hier zu weitläuftig seyn würden anzuführen, scheinen dieses vollkommen zu bestätigen. Das allgemeine Resultat unserer Untersuchung besteht also darin, dass wir als theoretische Grundsätze annehmen können, dass die Abtrift im umgekehrten Verhältniss mit dem Quadrat der Geschwindigkeit steht; dass sie nach dem geraden Verhältniss, von der Grösse der Diametralfläche abnimmt und so wie die Segel mehr oder weniger schief mit dem Kiel gestellt sind, zunimmt.

ABTREIBEN.

Holl. Afdryven, verliesen.
Dän. Afdrive fra sin Cours.
Schw. Afdrifva ifrån sin Cours.
Engl. To be carried out of the right course.
Franz. Deriver, dechoir.
Ital. Derivare.
Span. Derivar, descaer.
Port. Derivar, descahir.

Heisst auch so viel als durch Ströme von seinem Wege abkommen. Ich werde unter dem Artikel *Ströme* und *Verbesserung* des gemachten Weges weitläuftiger hievon reden.

ABTRIFT.

Holl. Afdrift.
Dän. Afdrift.
Schw. Afdrift.
Engl. The lee-way.
Franz. La derive.
Ital. La deriva.
Span. La deriva.
Port. La deriva.

Siehe die Erklärung davon unter abtreiben.

ABTRITT, f. Gemach.

ABVIEREN, f. Abfeiern.

ABWÆRTS.

Holl. Afwaarts, zeewaarts.
Dän. Fra Landet, söevarts.
Schw. Ifrån Landet, sjövart.
Engl. Offward.
Franz. Vers le large, vers la mer ou à la marine.
Ital. Al largo.

Span.

Span. A fuera, al largo.
Port. Ao largo.

Naçh der See zu. Eben fo verfteht man unter abwärts halten, fo viel als von einer Küfte oder fonft von einem Gegenftande abhalten.

ABWEHEN, es hat abgeweht.

Holl. Het Weer bedaard.
Dän. Vinden legger fig, Vinden bedare.
Schw. Vinden bedara.
Engl. The weather clears up, the Storm is over.
Franz. La tempête ceffe, s'appaife.
Ital. Il vento abonaccia.
Span. El tiempo, el viento abonanza.
Port. O vento abonança.

Man fagt es hat abgewehet, wenn der Wind fich gelegt hat und das Wetter anfängt beftändig zu werden, fo dafs man fobald keinen Sturm mehr zu befürchten hat.

ABWEICHEN.

Holl. Afwyken.
Dän. Afvige
Schw. Afvika, hafva Declination.
Engl. To have declination.
Franz. Decliner.
Ital. Declinare.
Span. Declinar.
Port. Declinar

Man fehe die Erklärung davon unter *Abweichung* der Sonne und Sterne.

ABWEICHUNG der Magnetnadel.

Holl. Wraaking, Afwyking of Miswyfing van de Naalde.
Dän. Compaffets Mifvüsning.
Schw. Misfvisningen af Compaffen.
Engl. Variation of the needle or of the compafs.
Franz. La variation de l'aiguille.
Ital. La variazione del compaffo
Span. La variacion de la aguja.
Port. A variaçaõ da agulha.

Man findet diefen wichtigen Artikel unter Magnetnadel erklärt.

ABWEICHUNG oder Declination der Sonne und Sterne.

Holl. De Afwyking van de Zon.
Dän. En Stiernes Afvigelfe fra Æquator, Declination.
Schw. Declination eller Solens Afftånd åt Norr eller Söder i Grader från Æquator.
Engl. The Declination of the Sun or of a Star.
Franz. La Declinaifon d'un aftre.
Ital. La Declinazione d'una ftella.
Span. La Declinacion del Sol, de las Eftrellas.
Port. A Declinaçaõ do Sol.

Der Abftand der Geftirne vom Equator, durch den Bogen eines gröfsten Kreifes gemeffen. Wenn durch den Stern S und die beyden Weltpole P und p ein gröfster Kreis PSDp (Fig. II.) geführt wird, welcher auf dem Equator AQ fenkrecht fteht, weil er durch deffen Pole geht, fo heifst diefer Kreis des Geftirns, Abweichungskreis oder Declinationscirkel. Der zwifchen dem Geftirn S und dem Punct des Equators D, enthaltene Bogen diefes Kreifes SD, ift des Geftirns Abweichung.

Die Abweichung der Sonne ift in unfern Ländern im Frühling und Sommer nördlich im Herbft und Winter füdlich. An den Tagen der Nachtgleichen (den 21ften März und 21ften Sept.) ift fie = 0, an den Tagen der Sonnenwenden (den 21ften Jun. und 21ften Dec.) hingegen am gröfsten und der Schiefe der Ekliptik gleich, welche in jetzigen Zeiten 23° 28′ 7″ beträgt. Man berechnet die Abweichung der Sonne für jeden Tag im Jahr, aus der Schiefe der Ekliptik und dem Ort oder der Länge der Sonne, durch die Formel.

Sin Abweich = Sin Schiefe der Ekl. + Sin Länge der Sonne, und dadurch laffen fich Tafeln berechnen, in welchen man die Abweichung der Sonne, für jeden Punct ihrer Bahn durch Auffchlagen finden kann. Dergleichen Tafeln find in der Schiffskunft von groffem Nutzen und ich werde in der Folge Gelegenheit haben, den Gebrauch davon zu zeigen.

ABWEICHUNGSKREIS, oder Declinationscirkel.

Holl. Afwykings-Cirkel.
Dän. Afvigelfes-Cirkel.
Schw. Afviknings-Cirkel.
Engl. The circle of declination.
Franz. Le cercle de declinaifon.
Ital. Il circolo di declinazione.
Span. El circulo de declinacion.
Port. O circulo da declinaçaõ.

Ein gröfster Kreis der Himmelskugel, welcher durch die beyden Pole und ein Geftirn geht.

ABWEISUNG der Magnetnadel, f. Abweichung der Magnetnadel.

ABWEI-

ABWEISUNG der Flügel.

Holl. De Afwyking of Miswyfing van de Vleugels.
Dän. Flöyenes Afvigelfe.
Schw. Flögels Afvikning ifrån Vindens Direction.
Engl. The variation or flying aft of the vanes, arifing from the motion of the veffel.
Franz. La declinaifon ou variation des girouettes, caufée par le mouvement du vaiffeau.
Ital. La variazione dei pennelli di vento.
Span. La variacion de los cataventos.
Port. A variaçaõ dos cataventos.

Der Unterfchied zwifchen der wahren und fcheinbaren Richtung des Windes, welche letztere durch die Bewegung des Schiffs verurfacht wird. Ich werde bey dem Artikel *Wind* zeigen, wie man die wahre Richtung deffelben von der falfchen, welche die Flügel anzeigen, unterfcheidet.

ABZEICHNEN, die Lage der Küften, f. Aufnehmen.

ABZIEHEISEN.

Holl. Een Yzer of Kramme de Hennip week te maaken.
Dän. Et Aftrækkejern.
Schw. Dragjärn.
Engl. A Kind of cramp iron to fmooth the hemp.
Franz. Le fer fur lequel on frotte le chanvre
Ital. Il ferro fopra il quale fi frega la canapa.
Span. El hierro para eftregar o cañamo.
Port. O ferro para esfregar o canhamo.

Weil aus dem mittlern Theil einer Handvoll Hanf fich die Schäve und Duffe nicht rein aushecheln läfst, fo fticht der Arbeiter das eine Ende davon durch das Abzieheifen a (Fig. 403) welches eine Art eiferner Krampf ift, wovon die innere Seite einen fcharfen Rücken hat und ziehet alsdann die fchon gehechelte Handvoll Hanf, die er an den beyden äufferften Enden angefafst hat, hin und her; fo dafs fich der mittelfte Theil derfelben beftändig an dem Eifen reibt und dadurch die Schäve verliehrt und weich wird.

ABZIEHEN, den Hanf, f. Aushecheln.

ABZIEHEN oder Abreiffen, die Flietfchen Ende, f. Flietfchen Ende.

ACATIUM.

war bey den Alten eine Art Boot oder Schalupe, welches zu militairifchen Verrichtungen gebraucht wurde. Strabo befchreibt es als eine Art Raub-Schalupe und der Scholiaft Ariftophanes fagt, dafs es ein Boot gewefen fey, welches groffe Schiffe bey fich führten. Nach dem Bericht des Ifidorus und des Nic. Perotus wurde auch das groffe Segel welches fich in der Mitte des Schiffs befand Acatium genannt, dahingegen das Befahnfegel Epidromon hiefs.

ACCON.

Holl. Een Praam in Gascogne.
Dän. En Pramme i Gascogne.
Schw. En liten Båt eller en Pråm i Gascogne..
Engl. A Kind of flat bottomed boat in Gascogne.
Franz. Accon.
Ital. Una barchetta con fondo piano, ufato nel paefe d'Onix per andare fù i pantani.
Span. Efpecie de barqueta, de que ufan en Gascoña.
Port. Efpecie de barca chata em Gascunha em que andam fobre o lodo.

Eine Art Prahm oder Boot mit platten Boden, deffen fich die Gasconier zur Mufchelfifcherey bedienen.

ACHATÆ NAVES,

Eine Art offne Schuten bey den Alten.

ACHSE der Erde.

Holl. Ax van de Aard.
Dän. Axe af Jorden.
Schw. Jordens Axel.
Engl. Axis of the earth.
Franz. l'Axe de la terre.
Ital. l'Afse della terra.
Span. Eje de la tierra.
Port. Eixo da terra.

Die Linie, welche durch die beyden Pole der Erde geht und um welche fich diefelbe bewegt.

ACHSEN des Räderpferdes (vulgo Raperts,) f. Rapert.

ACHSENBOLZEN oder Achsbolzen des Räderpferdes, f. Rapert.

ACHSEN des Schiffs.

Holl. De Affen van een Schip.
Dän. Skibets Axer.
Schw. Skeppets Axar.

Engl. The Axis of a ſhip.
Franz. Les Axes d'un vaiſſeau.
Ital. Gli Aſſi del vaſcello.
Span. Los ejes del navio.
Port. Os eixos do navio.

Die beyden Linien, welche nach der Länge und Breite des Schiffs, horizontal durch den Schwerpunct deſſelben gezogen werden können.

ACHTER, ſ. hinter.

ACROSTOLIA.

Die Verzierungen, welche ſich bey den Schiffen der Alten vorne am Stolos i Fig. 259 befanden, welches ein langes an der Spitze oder an dem Kopf des Vordertheils befeſtigtes Brett war. Bald ſahen dieſe Verzierungen wie Helme, bald wie Thiere aus. Am gewöhnlichſten waren ſie aber rund gearbeitet, ungefähr wie ein Horn und hieſſen deswegen auch corymbi und coronae. Dieſe *acroſtolia* wie auch die *aphlaſta* und *corymba* wurden auch nach erfochtenem Siege dem Feind abgenommen und an die Schiffe der Sieger gehenkt, um damit ihren Triumph glänzender zu machen. Dieſe erbeuteten Theile eines Schiffs würden überhaupt

ACROTERIA genannt.

ACTOS.

Eine Art kurze Fahrzeuge bey den Alten.

ACTUARIÆ NAVES,

waren gewiſſe Fahrzeuge bey den Alten, welche inſonderheit die Stelle unſerer Tranſportſchiffe vertreten zu haben ſcheinen. Sie waren von verſchiedener Gröſſe. Livius (Lib. 48) redet von einigen die 30 Ruder führten. Bayſius *de re navali* meynt, daſs dieſe Schiffe deswegen actuariæ genannt worden ſind, weil ſie durch Riemen bewegt wurden (quod remis agerentur.) Scheffer *de varietate navium* widerſpricht ihm aber hierin, und behauptet, daſs ſie auch oft mit Segeln verſehen geweſen wären. Die Griechen haben ſie *epibates* oder *epibatides* genannt, inſofern ſie dazu dienten, die *epibatas* oder Sieger (worunter auch bisweilen Seeſoldaten verſtanden werden) über Flüſſe und Seen zu ſetzen. Einige von dieſen Schiffen, welche mit zehn Riemen verſehen waren, nennt Cicero

ACTUARIOLA.

ADALOR.

Holl. Zuidóoſt of Nordweſtwind.
Dän. Sydoſt eller Nordveſtvind.
Schw. Sydoſt eller Nordveſtvind.
Engl. Southeaſt or Northweſt.
Franz. Sudeſt ou Nordoueſt.
Ital. Scirocco o Maeſtro.
Span. Sudeſte o Nordoeſte.
Port. Sueſte ou Nordoueſte.

Ein arabiſcher Name, worunter einige den Südoſt-, andere aber den Nordoſtwind verſtehen.

ADELBURSCHE.

Holl. Adelborſt.
Dän. En Söecadet i Holland.
Schw. En Sjöcadet i Holland.
Engl. A dutch Seacadet.
Franz. Un Cadet de la Marine hollandoiſe.
Ital. Un Cadetto di Marina in Ollanda.
Span. Un Cadete de la Marina en Hollanda.
Port. Hum Cadete da Marinha em Hollanda.

So heiſst bey den Holländern ein Seekadet.

ADERN im Holz.

Holl. Aderen in't Hout.
Dän. Aarer eller Gaarer i Træe.
Schw. Ådrar uti Träd.
Engl. The ſtreaks in wood.
Franz. Veines dans le bois.
Ital. Le vene nel legno.
Span. Las venas de la madera.
Port. Veios da madeira.

Die Saftröhren des Holzes. Holz, welches ſtarke Adern hat, bekömmt leicht Würmer.

ADMIRAL.

Holl. Admiraal.
Dän. Admiral.
Schw. Admiral eller Amiral.
Engl. Admiral.
Franz. Amiral.
Ital. Capitano generale.
Span. Capitan jeneral.
Port. Capitaõ general.

Der höchſte Befehlshaber einer Kriegsflotte.

Urſprung des Worts Admiral.

Wahrſcheinlich iſt der Titel Admiral zu den Zeiten der Kreuzzüge mit aus der Levante gebracht, denn vorher kömmt meines Wiſſens dieſer Name bey keinem Schriftſteller vor. Ich will hier kürzlich anführen, was die Geſchichte davon ſagt.

Bey den Perſern, Arabern und Türken hieſs überhaupt *Amiras* der Anführer einer Armee, der Befehlshaber einer Provinz und das Oberhaupt einer Flotte, woher denn auch das griechiſche Wort *ameras* ſeinen Urſprung hat; denn man findet es allein beym Nicetas, Cedrenus, Zonaras, und einigen noch neuern Schriftſtellern.

Robertus Monachus erzählt in ſeiner Kronik von Deutſchland, daſs in einem Treffen die zwölf *Amiras* getödtet worden, welche der

König

König von Babylon, dem Könige von Antiochien gesandt, um seine Truppen zu kommandiren, und fügt hinzu, dass *Amiras* in diesem Lande der Befehlshaber einer Provinz bedeute.

In der Geschichte Karl des Grossen wird gesagt, dass im Jahr 801 ein Gesandter des Admirals Abraham, der an der Grenze von Afrika kommandirte, zu Karl nach Pavia kam, Legatus *Amirati* Abraham &c.

In des du Chesne Geschichte von Aquitanien Tom 4. wird gesagt, dass zu den Zeiten des Königs ungefähr im Jahr 1000 die Araber den Admiral von Babylon tödteten &c. *Admiralium* visceribus extractis in mare demerserunt cum plumbo.

Auch findet man beym Tudebodus dass im Jahr 1098 zwölf türkische Admirale getödtet worden sind. *Admiralti* de Turcorum agmine &c. und weiter *Amiralius* abnega Deum tuum quem credis.

Die Griechen, welche nachher mit den Arabern und Persern oftmals Händel zur See hatten, nannten nachahmungsweise denjenigen, welcher das Kommando der Flotten führte *Ameralios* wie man beym Georg Codin Cap. II. siehet.

Admiral bey den ältern Griechen.

Auf allen Flotten der Griechen gab es zwey Arten Befehlshaber. Einer hatte die Aufsicht über die Schiffe und Matrosen und der andere führte das Kommando über die Seesoldaten und hatte zugleich Macht über die Steuerleute und ihre Gehülfen.

Der kommandirende Admiral wurde *Stolarchos, Navarchos* oder *Strategos* genannt. Die Würde und das Amt desselben, war nach Zeit und Umständen verschieden. Zuweilen hatte einer das höchste Kommando zur See, zuweilen auch mehrere zugleich. Die Dauer ihres Kommando wurde von dem Volk bestimmt. Zu Athen dauerte es ein Jahr.

Auf den Admiral folgte der Viceadmiral *Epistoleus* der auch bisweilen *Epistoliaphoros* genannt wird, und alsdann kamen die Schiffskapitaine, die nach der Grösse der Schiffe benannt wurden. So hiess z. E. *Trierarchos* der Kapitain eines dreyrudrigen Schiffs.

Admiral bey den Römern.

Bey den Römern hatten die *Duumviri* zur Zeit der Republik, die Aufsicht über die Ausrüstung der Flotten. Der Anführer derselben wurde aber *Præfectus classis* oder *Archithalassus* genannt, welcher Name auch noch gegen das Ende des Römischen Kayserthums daselbst gebräuchlich war. Der Viceadmiral wurde *Legatus classis* genannt und auf diesen folgte der *Præfectus navis* oder Schiffskapitain.

Admiral bey den Griechen zur Zeit des Kayserthums.

Ich habe schon vorher gesagt, dass die Griechen erst in den neuern Zeiten den Namen *Ameralios* von den Persern und Arabern angenommen haben. Georg Codinus, welcher ungefähr 1460 lebte sagt in seinem Werke de originibus Constantinopolitanis, dass auf den *Admiralis* der *Comes primus* gefolgt, alsdann die *Drungarii* (Anführer eines Geschwaders) und auf diese die *Comites* oder *Turmarchæ* (Schiffskapitaine), aber der Admiral selbst stand wieder unter dem Grossdrungar (*Summus Drungarius.*) Das Zeichen der Würde dieses letztern bestand in einem mit goldenen Nägeln besetzten und mit Scharlach gezierten Huth (clavatus pileus) einer Art Panzer und einem Regenmantel.

Der Kayser Leo nannte seinen Admiral *Strategos* und in den spätern Zeiten verstand man auch unter *Comes* den Anführer einer Flotte oder eines Geschwaders, dem der Name von dem Meer oder Fluss wohin er bestimmt war beygelegt wurde, so gab es z. E. *Comites* von der Donau, vom Rhein &c.

Admiral bey den Türken.

Die jetzigen Türken nennen ihren Admiral *Capidan Bascha.*

Admiral bey den Venezianern.

Venedig hat einen *Capitano generale di mare*, welches allezeit ein Edler von Venedig ist, der aber nur in Kriegszeiten von dem Senat auf 3 Jahr erwählt wird. Seine Gewalt ist fast unumschränkt, und erstreckt sich nicht allein über die Admirale und Anführer der übrigen Flotten und Geschwader, sondern auch selbst in den Häfen, Inseln und Festungen der Republik werden seine Befehle ohne Widerrede befolgt. Kömmt er in irgend einem Ort an, so überreicht ihm die Geistlichkeit die Thorschlüssel, fast als ob man den Senat selbst sähe. Die Würde des *Capitano del golfo di Venezia* ist eine der ältesten Ehrenstellen der Republik und von jeher bekleidet gewesen; jedoch verwaltet er seinen Posten ebenfalls nur vier Jahre. Während der Schlacht befindet er sich an der Seite des Capitano generale, und tritt, wenn dieser fehlen sollte, sogleich in die Stelle desselben, bis auf weitere Ordre des Senats. Unter seinem Kommando steht ein Geschwader von 6 Galeeren und verschiedenen schnellsegelnden Schiffen, welche die Republik beständig im Golfo hält, um ihre Küsten gegen Seeräuber und Feinde zu decken und

und ſich ihre Rechte von den Kauffahrern bezahlen zu laſſen.

Der *Capitano delle galeazze* ſteht unter dem Befehl des Capitano generale, und ihm gehorchen die einzelnen Kapitaine der Galeaſſen, welche *Governatori* genannt werden und insgeſammt Edle von Venedig ſind. Dieſe Stelle wird aber ebenfalls nur in Kriegszeiten beſetzt und es wird allezeit ein erfahrner Seeofficier damit bekleidet.

Die Anzahl aller bey der Marine angeſtellten Officiere beſteht in dieſem 1792 Jahr (auſſer dem *Proveditor General da Mar*, dem *Proveditor General in Dalmazia, ed Albania* und dem *Proveditor d'Armata*) aus einem *Capitanio in Golfo*, der ſeine Stelle 4 Jahre verwaltet; 1 *Governator de' Condanati* der ebenfalls nur auf 4 Jahr angenommen wird; 9 *Sopracomiti*, welche ihren Poſten fünf Jahr behalten. 1 *Capitanio Eſtraordinario delle Navi*, mit welcher Ehrenſtelle der Ritter Emo bekleidet war; 1 *Capitanio delle Navi*, 1 *Almirante delle Navi* und 1 *Patrona delle Navi*. Jeder dieſer drey letztern verwaltet ſeine Stelle nicht länger als drey Jahr. Ueberdem ſind noch 5 *Governatori di Nave* oder Schiffskapitaine und 7 *Nobili di Nave* da. Ich werde in dem italieniſchen Wörterbuche der Marine von dem Amt eines jeden dieſer Officiere umſtändlicher reden.

Admiral zu Malta.

Zu Malta iſt ein *Capitano generale*, unter deſſen Kommando die Galeeren und Halbgaleeren Kapitaine ſtehn.

Admiral in Neapolis.

Neapolis hat einen *Capitano generale*, auf ihn folgt der *Tenente generale* und *Capo di Squadra*, eben ſo wie bey der ſpaniſchen Marine.

Admiral zu Genua.

Die Republik Genua beſitzt nur 5 Galeeren und jetzt auch eine Fregatte, worüber nur allein in Kriegszeiten ein Befehlshaber ernannt wird.

Admiral in Frankreich.

Im Jahr 1270 wurde in Frankreich dem Florent de Varenne zuerſt der Titel *Amiral* beygelegt; vor ſeiner Zeit nannte man noch den Befehlshaber einer Flotte, *Capitaine* und im Anfang der franzöſiſchen Monarchie, *Præfectus maris & littoris*, oder *Cuſtos limitis maritimi* und *Comes littoris*.

Heutiges Tages iſt in Frankreich die höchſte Admiralswürde bey dem Hauſe der Herzöge von Penthievre erblich. Der Herzog führt den Titel *Amiral de France*, das iſt Generaliſſimus der Flotten und Vorſteher des ganzen Seeweſens. In ſeinem Namen wird das Admiralitäts-Gericht in den verſchiedenen Seehäfen verwaltet, wovon die Beamten von ihm ſelbſt ernannt werden, auch erhalten die Kapitaine der Kauffarthey- und Kriegsſchiffe von ihm ihren Paſſeport, (congé) ohne welchen ſie mit ihren Schiffen bey Strafe der Confiſcation aus keinem Haven von Frankreich gehen dürfen.

Vormals war das Anſehen des Admirals noch gröſſer in Frankreich, denn er dirigirte unmittelbar nach dem Könige das ganze Seeweſen, und kommandirte die Flotten entweder ſelbſt oder lieſs ſie durch einen Lieutenant (*Lieutenant Amiral*) kommandiren, welcher eben ſo wie alle übrigen Seeofficiere von ihm ſelbſt ernannt wurden. Da aber dieſe Macht dem Staat ſchädlich zu werden ſchien, ſo wurde 1627 das Amt des Admirals aufgehoben; Ludwig der 14te aber errichtete es aufs neue wieder und behielt ſich blos das Recht vor, die Officiere ſelbſt zu ernennen. Das Hafengeld und die übrigen Abgaben an die Admiralität, gehören dem Admiral entweder ganz oder doch zum Theil. Ehedem wurde ihm auch der zehnte Theil von allen gemachten Priſen zugeſtanden, allein dieſe beträchtliche Einkunft wurde 1758 zum beſten des Staats, um die Privatkapereyen zu befördern unterdrückt, und der König bewilligte dem Herzog von Penthievre für dieſes Opfer ein jährliches und immerwährendes Einkommen von 150000 L. Auf den Admiral folgen die Viceadmirale, (*Vice Amiraux*,) deren es eigentlich in Frankreich nur zwey giebt, (doch wird auch in beſondern Fällen manchmal ein auſſerordentlicher erwählt,) der eine davon führt den Titel *Vice Amiral du Ponent* und der andere *Vice Amiral du Levant*. In ältern Zeiten, da faſt jede Seeprovinz Frankreichs einen beſondern Admiral hatte, ernannte man auch einen *Amiral du Levant* und *Amiral du Ponent*, unter dem erſten ſtanden die Admirale von den Provinzen an der mittelländiſchen See, und unter dem letzten die Admirale von den Provinzen, welche am Ocean und dem Kanal lagen. Der Rang eines Viceadmirals iſt unmittelbar nach dem Marechal de France und ſein Unterſcheidungszeichen iſt eine weiſſe Flagge am Vortop, hingegen führt der Admiral ſolche Flagge am groſſen Top.

Auf den Viceadmiral folgt der *Lieutenant general*, derſelbe führt eine weiſſe Flagge am Kreuztop und rangirt mit dem Generallieutenant zu Lande.

Alsdenn folgen die *Chefs d'Esquadre*, welche mit dem General-Major zu Lande rangiren. Ihr Unterſcheidungszeichen iſt keine Flagge, ſondern ein bloſſer Wimpel am Kreuztop.

Der

Der Name *Contre Amiral* ist kein Titel, welcher im französischen Seedienst Statt findet, sondern wird nur blos gebraucht wenn man von einem Schout by Nacht der Holländer, Dänen, Schweden oder Russen redet.

Admiral in Spanien.

Spanien hat bis gegen die Mitte des 13ten Jahrhunderts keinen Admiral gehabt; denn im Jahr 1246 wurde Ramon Bonifaz aus Burgos gebürtig, zuerst vom König Fernando el Santo, mit der Würde eines *Almirante* bekleidet, und demselben eine unumschränkte Gewalt auf der Flotte ertheilt (s. *Origen de las dignidades seglares de Castilla y Leon por el Doctor Salazar de Mendoza. Madrid* 1657 *fol. pag* 65). Auf ihn folgten noch 33 Almirantes.

Lorenzo de Padilla in seinen *Anotaciones à las leyes antiguas de España* zweifelt, dass dieser Ramon Bonifaz würklicher Admiral gewesen sey, und glaubt, dass er nur blos bey der Belagerung von Sevilla, als General zu Lande auch das Kommando über die Flotte erhalten habe. So viel ist aber gewiss, dass von dem König Alonso el Sabio, dem Sohn und Nachfolger des Fernando el Santo, zwey würkliche Admirale ernannt wurden, nemlich Don Ruy Lopez de Mendoza unter dem Namen eines *Almirante de Castilla* und Don Pedro Martinez de Fe als *Almirante de la Provincia de Sevilla*. Ersterer hatte alle Schiffe, welche blos Segel und keine Ruder führten unter seinem Kommando, und die Küsten von Kastilien, Asturien und Gallicien gehörten zu seiner Jurisdiction. Letzterer hingegen war *Capitano jeneral* der Galeeren und übrigen Ruderfahrzeuge. Beyde Stellen wurden wie Padilla meldet bis zu den Zeiten des Königs Don Fernando IV. oder nach der Meinung des Salazar de Mendoza bis zu den Zeiten des Königs Don Alonso XI beybehalten. Nachher wurde nur beständig eine Person zum Admiral ernannt. Sehr lange Zeit blieb diese Würde bey dem Hause Enriquez: in neuern Zeiten aber wurde der Infant Don Felipe Herzog von Parma und Plasencia damit bekleidet, welcher den Marques Don Cenon de Somo de Villa zu seinem Lugar Teniente jeneral ernannte. Weitläuftiger redet hievon *Don Ygnacio de Ortega* in seinen *Questiones del Derecho Publico*.

Der Generalissimus unter welchem die gesammte spanische Seemacht stehet, ist der *Almirante jeneral*, welches jetzt gewöhnlich ein spanischer Infant ist: wenn derselbe die Flotte nicht selbst kommandirt, so kann er einen *Lugar Teniente jeneral* ernennen. Auf diesen folgt der Admiral, (*Capitan jeneral*) der mit einem General zu Lande rangirt, alsdenn der *Teniente jeneral* und *Jefe de Escuadra*. Ersterer rangirt eben so wie bey den Franzosen mit dem Generallieutenant zu Lande und letzterer mit dem General-Major,

Auf die Jefes de Ecuadra folgen die *Brigadieres*, welche beynahe eben dasselbe vorstellen, was die Kommandeurs im dänischen Seedienst, sie rangieren mit einem Brigadier zu Lande. Auf letztere folgen endlich die Schiffskapitaine (*Capitanes de navio*) und Fregattenkapitaine *Capitanes de Fragata*. Der über die Galeeren kommandirende Chef ist ein Admiral, *Capitan jeneral de galeras* und unter seinen Befehlen stehn die *Cuatralvas* oder Anführer von vier Galeeren.

Spanien hat in diesem 1791 Jahr 2 Capitanes jenerales, 18 Tenientes jenerales, 24 Jefes de Escuadra, 39 Brigadieres, 104 Capitanes de Navio und 143 Capitanes de Fragata.

Admiral in Portugal.

In ältern Zeiten hatte Portugal einen *General da Armada Real*, welcher Admiral aller Flotten war, er führte eine viereckigte weisse Flagge am grossen Top und während des Gefechts die königliche Standarte,

Ausser diesem Admiral hatte Portugal auch einen *General da Frota do Brasil*, welcher aber unter dem General da Armada stand. Er führte ebenfalls eine weisse Flagge am grossen Top.

Der *General dos Galioens da India* war gleichfalls General zu Lande und kommandirte über alle indischen Flotten und Geschwader. Er führte eben solche Flagge und Standarte, als der General da Armada Real. Wer mit dieser Stelle bekleidet gewesen, wurde sogleich zum Gouverneur von Indien gemacht.

Der *General do Estreito na India* führte eben solche Unterscheidungszeichen als der General dos Galioens da India, und war Admiral aller daselbst befindlichen Flotten; doch stand der General dos Gallioens da India nicht unter seinem Befehl.

Die Würde des *Capitaõ Mor da armada do Norte* war die älteste bey der Portugiesischen Marine,

Auch hatte man *Capitaens mores das naos da India*, welche die Flagge eines General führten, die aber, wenn sie ihm begegneten, nicht unter seinem Befehl standen. Die *Governadores da Armada* kommandirten die Flotten in Abwesenheit der Generaes.

Auf den General folgte der *Almirante general*, der eine weisse Flagge vom Vortop wehen liess.

Auf

Auf diesen der *Fiscal* oder *Vicealmirante*, dessen Unterscheidungszeichen eine viereckigte weisse Flagge am Besahnstop war. Nach diesem kamen die *Cabos* oder *Chefes de Esquadra* und die *Mestres de campo do mar e Coroneis*, welche in Abwesenheit der Cabos de Esquadra das Geschwader kommandirten. Auf letztere folgten endlich die Schiffskapitaine *Capitaens de mar e guerra*.

Im Jahr 1789 wurde mit der Seemacht in Portugal eine Veränderung in Ansehung des Grades der Officiere gemacht. Zufolge dieser neuen Rangordnung ist der Chef der Portugiesischen Seemacht ein *Capitaô general*; auf ihn folgt der *Almirante*, *Vice Almirante*; ferner die *Tenentes generaes*, *Chefes de Esquadra*, *Chefes de Divisaô*, welche mit einem Brigadier der Infanterie rangiren und endlich die *Capitaens de Mar e Guerra* und *Capitaens de Fragata*.

Das Corps de Marine in Portugal bestand im Anfange des Febr. 1791 überhaupt aus 2 Tenentes generaes; 2 Chefes de Esquadra, 7 Chefes de Divisäô, 23 Capitaens de mar e guerra und 4 Capitaens de Fragata.

Admiral in England.

In England hat oftmals eine einzige Person das ganze Seewesen mit einer fast unumschränkten Gewalt dirigirt. So war zum Exempel im Jahr 1672 der Herzog von Jork mit dieser Würde bekleidet, als Frankreich und England zusammen verbunden, gemeinschaftlich gegen Holland agirten, auch wurde dazu der Graf Thomas von Pembrok vom Könige Willhelm im Jahr 1701 den 18. Jan. ernannt, da aber dieser Monarch den 8. März darauf verstarb, so gab die Königin Anna, welche ihm in der Regierung folgte, diese Stelle dem Prinzen Georg von Dännemark, welcher in England der letzte Grossadmiral gewesen zu seyn scheint. Zwar findet man, dass unter Heinrich III. und Eduard I. etliche andere Personen dieses Amt verwaltet haben, allein ihre Namen sind so dunkel wie die damaligen Zeiten selbst: Man findet auch, dass nach den Zeiten des Königs Johann, bis zu dem Tode der Königin Maria, zwey Grossadmirale zugleich in England gewesen sind, der eine von Norden und der andere von Westen.

Die Würde des Grossadmirals (*Lord High-Admiral*) wird heut zu Tage durch ein dazu ernanntes Collegium unter dem Namen *the Lords Commissioners of the Admirality* verwaltet, welches das ganze Seewesen regiert und hat in allen Civil- Militair- und Criminal-Sachen, welche auf der See oder in Häfen und an Küsten; ja sogar auf Flüssen bis an die erste Brücke von der See zu, vorfallen, unumschränkte Gewalt.

Das Collegium besteht aus 5 bis 7 Gliedern und hat in England eben dieselbe Authorität und Gewalt, welche in Frankreich der Seeminister und Admiral zusammengenommen haben.

Der höchste Officier der Brittischen Marine ist heutiges Tages der *Admiral of the fleet*, Sein Unterscheidungszeichen ist die Unionflagge am Top des grossen Masts. Er rangirt mit dem Feldmarschall.

Auf ihn folgt der *Viceadmiral of the fleet*, welcher seine Flagge am Vortop hat.

Auf letztern folgt wieder der *Rear Admiral of the fleet* oder *of Great Britain*, welcher die Unionsflagge am Vortop führt. Die beyden letztern Chargen sind aber nur Ehrenstellen, welche für ausgezeichnete Dienste oder als besondere Begnadigungen ertheilt werden.

Ausser diesen angeführten Stuffen giebt es noch folgende, die nach Zeit und Umständen entweder vermehrt oder vermindert werden als:

Die Admirale der rothen, der weissen und der blauen Farbe. *The Admirals of the red, the white and the blue.* Diese führen eine Flagge von ihrer zugehörigen Farbe am grossen Top und rangiren mit dem General-Major der Landtruppen. Der erste, nämlich der Admiral der rothen Farbe, ist gemeiniglich Anführer der Flotten.

Auf diese folgen die Viceadmirale der rothen weissen und blauen Farbe *the Viceadmirals of the red, the white and the blue.* Ihre Flagge führen sie am Vortop und rangiren mit dem Generallieutenant zu Lande. Endlich folgen die Rear oder Contre-Admirale der rothen, weissen und blauen Farbe *the Rear Admirals of the red, the white and the blue.* Sie rangiren mit einem General-Major im Landdienst und führen ihre Flagge am Kreuztop.

Der Titel *Commodore* wird einem alten Kapitain beygelegt, der etliche Kriegsschiffe zu einer besondern Unternehmung anführt; er unterscheidet sich von den übrigen Schiffen seines Geschwaders durch einen rothen Wimpel am grossen Top.

Die Zahl der in englischen Diensten befindlichen Seeofficiere bestand im Anfange dieses 1792sten Jahrs aus 1 Admiral of the fleet; 7 Admirals of the White, worunter auch Lord Rodney begriffen, der zugleich Vice-Admiral von England ist und ein tägliches Gehalt von 20 sh. für sich bekömmt, auch 16 Bediente halten kann, für deren jeden ihm monatlich 10sh. bezahlt werden. Der Vice-Admiral von Schottland Lord W. Gordon gehört aber nicht zu diesen 7; letzterer ist zugleich Judge of the Admiral

ralty in Schottland und bekömmt ein jährliches Gehalt von 1000 L.; 5 Admirals of the Blue, 6 Vice-Admirals of the Red, 7 Vice-Admirals of the White, worunter auch Sir Alex Hood begriffen ist, der zugleich Rear Admiral von England ist und ein tägliches Gehalt von 16 sh. bekömmt, überdem erhält er noch monatlich 10 sh. für jeden von 12 Bedienten; 5 Vice-Admirals of the Blue; 7 Rear Admirals of the Red; 6 Rear Admirals of the White; 8 Rear Admirals of the Blue und 456 Captains. Von den zur Ruhe gesetzten Rear Admirals auf halben Sold von 17 sh. 6 d, täglich, leben 15.

Was überhaupt das Gehalt der englischen Seeofficiere betrift, so bekömmt ein Admiral der das Kommando en Chef über eine Flotte führt, täglich 5 L., ein blosser Admiral 3 L. 10 sh. ein Vice-Admiral 2 L, 10 sh., ein Rear Admiral 1 L. 15 sh.; der erste Captain des Kommendanten en Chef 1 L. 15 sh.; der zweyte oder Captain bey blossen Admiralen 1 L.; der zweyte Captain bey Vice-Admiralen, wenn er sich auf einem Schiff vom ersten oder zweyten Range befindet 16 sh. und der zweyte Captain bey Rear Admiralen auf einem Schiff vom ersten oder zweyten Range 13 sh.

Admiral in Holland.

In den vereinigten Niederlanden ist der Erbstatthalter *Admiraal Generaal*, und diese Würde ist zugleich mit der Würde eines General Kapitains zu Lande in dem Hause der Prinzen von Oranien erblich und kann selbst auf den weiblichen Stamm fallen. Wenn der Admiraal generaal die Flotten nicht selbst kommandirt, so kann er einen *Lieutenant Admiraal Generaal* ernennen, allein man sucht es lieber zu vermeiden, weil derjenige welcher mit dieser Würde bekleidet wird, gar zu viele Gewalt in die Hände bekömmt. Er pflegt daher zuweilen nur einen *Lieutenant Admiraal* bey jedem Admiralitäts-Collegio dazu zu bestimmen.

Auf den Lieutenant Admiraal Generaal folgt der *Admiraal*, dessen Unterscheidungszeichen die Prinzenflagge am grossen Top ist. Wenn kein Admiral da ist, so vertritt dessen Stelle der *Lieutenant Admiraal*. Auch hat jede Seeprovinz ihren *Vice-Admiraal*, welcher zum Unterscheidungszeichen die Prinzenflagge am Vortop führt.

Auf den Vice-Admiral folgt der *Schout by Nacht* (Schulze bey der Nacht). Der ursprünglichen Bedeutung dieses Namens nach soll der Schout by Nacht während der Nacht, ein wachsames Auge auf die Schiffe einer Flotte haben. Sein Unterscheidungszeichen ist die Prinzenflagge am Kreuztop. Der Schout by Nacht wird auch bey andern See-Staaten Contre-Admiral genannt und auf ihn folgen sogleich die *Schips Capitainen*.

Die Zahl der in Holländischen Diensten befindlichen Seeofficiere im Anfange des 1792. Iahrs war folgende: a) *Op de Maas*. 2 Lieutenants Admiral, 1 Vice-Admiral, 2 Schouten by Nacht und 24 Kapitaine, b) *Amsterdam*, 2 Lieutenants Admiral, 3 Vice-Admirale, 4 Schouten by Nacht und 38 Kapitaine, c) *Zeeland*, 2 Schouten by Nacht und 5 Kapitaine; d) *L'autre Quartier*, 1 Schout by Nacht und 10 Kapitaine, e) *Friesland*, 4 Kapitaine.

Admiral in Dännemark.

In Dännemark folgen die Stuffen vom General Admiral bis zum Schout by Nacht, welcher jetzt Contreadmiral genannt wird, eben so wie in den vereinigten Niederlanden, als:

General Admiral. Er führt die königliche dänische Flagge, in deren Mitte sich ein Schild mit drey vergoldeten Kronen in blauem Felde befindet, am grossen Top und rangirt mit dem General-Feldmarschall.

General Admiral Lieutenant. Er führt die königliche dänische Flagge am grossen Top, in der Mitte derselben befinden sich aber zwey Schilder, das eine mit dem dänischen und das andere mit dem nordischen Wapen. Er rangirt mit dem Feldmarschall.

Admiral. Er führt die blosse königl. dänische Flagge am grossen Top und rangirt mit dem General im Landdienst.

Viceadmiral. Dieser führt die königl. dänische Flagge am Vortop und rangirt mit dem Generallieutenant.

Contre Admiral, vormals *Schout by Nacht*. Dieser führt die königl. dänische Flagge am Kreuztop und rangirt mit dem General-Major.

Auf den Contreadmiral folgt der *Commandeur* und *Commandeur Capitain* und alsdenn die *Capitainer*. Die beyden erstern sind zum Chef über eine gewisse Anzahl Schiffe gesetzt und fast eben das, was Commodore in England ist. Wenn sie sich nicht bey der Kommandoflagge befinden, so führen sie den breiten dänischen Wimpel, oder auch den königl. Stander am grossen Top. Wenn bey einer Flotte oder Geschwader nicht mehr wie 3 Commandeur sind, so führen sie alle 3 Stander; sind aber mehrere da, so führt der jüngste einen Wimpel. Der Commandeur rangirt mit dem Obersten und der Commandeur Capitain mit dem Obristlieutenant.

Dännemark hat in diesem 1791. Jahr 2 Admirale, 3 Viceadmirale, 10 Contreadmirale, 5 Commandeurs und 19 Commandeur-Capitaine.

Admi-

Admiral in Schweden.

Nachdem in Schweden die Reichsadmirale *Riksadmiraler* abgekommen sind, welche eine der 5 ersten Stellen des Reichs bekleideten, so sind daselbst eben so wie in Holland und Dännemark die Stuffen *Admiral*, *Viceadmiral*, *Schout by Nacht* oder jetzt *Contre Admiral* gebräuchlich, auf letztern folgen die Schiffskapitaine.

In diesem 1792. Jahr ist der Herzog von Südermannland *Storadmiral* in Schweden, welche Würde so viel als Admiralgeneral vorstellt. Ausserdem hat Schweden noch 1 Admiral, 4 Viceadmiraler, 5 Contre Admiraler und 12 Oefverstar.

Admiral in Rufsland.

In Rufsland finden eben die Stuffen der Admiralswürde Statt, wie in Schweden. Der Grofsherzog ist Admiral general oder Grofsadmiral. Ueberdem besteht das Corps de Marine in diesem 1792. Jahr aus 3 Admirale, 3 Viceadmirale, 8 Contreadmirale und 2 Contreadmirale im schwarzen Meer.

Holm ADMIRAL, *s.* Holm.

ADMIRALITÆT.

Holl. Admiraaliteit.
Dän. Admiralitet.
Schw. Admiralitet.
Engl. Admiralty.
Franz. Amirauté.
Ital. Ammiragliato.
Span. Almirantazgo, Almirantadgo o Almirantia
Port. Almirantado.

Ist bey Staaten, welche eine Seemacht haben ein gewisses Collegium, welches das ganze Seewesen zu verwalten hat. In Spanien wurde im Jahr 1624 von Philip III. eine Admiralität errichtet, welchem Beyspiel auch nachher Frankreich gefolgt ist.

ADMIRALITÆTS GERICHT.

Holl. Admiraaliteits Raad of Gerigt.
Dän. Admiralitets Ret.
Schw. Amiralitets Rätt.
Engl. Court of Admiralty.
Franz. Cours ou Tribunal de l'Amirauté.
Ital. Tribunale dell' Ammiragliato.
Span. Tribunal del Almirantazgo.
Port. Tribunal do Almirantado.

Ein Gericht, welches aus einem Richter und mehreren Civilbedienten besteht, und dazu bestimmt ist, im Namen der Admiralität, alle Rechtshändel, welche beym Seewesen durch Schiffbruch, Strandung, Auswerfung der Güter, Havereyen &c. entstehen können, zu entscheiden, wie auch nicht weniger in Kriegszeiten zu untersuchen ob die Wegnahme der Schiffe auf eine rechtmässige oder unrechtmässige Weise geschehen sey.

ADMIRALSCHAFT machen, unter Admiralschaft segeln.

Holl. Admiraalschap maaken.
Dän. Giöre Admiralskab, sejle i Selskab, for at staae hinanden bi.
Schw. Göra Amiralskap.
Engl. To sail in company with other Ships.
Franz. Aller de conserve.
Ital. Andar de conserva.
Span. Ir de conserva.
Port. Ir de conserva.

Wird von Schiffen gesagt, welche sich zusammen verbinden, während der Reise bey einander zu bleiben und sich allen gemeinschaftlichen Beystand und Hülfe zu leisten.

ADMIRALSFLAGGE, *s.* Flagge.

ADMIRALSCHIFF.

Holl. Admiraalschip.
Dän. Admiralskib.
Schw. Amiralskepp.
Engl. The Admiral ship.
Franz. Le vaisseau Amiral.
Ital. La Capitana.
Span. La Capitana.
Port. A Capitania.

Dasjenige Schiff, worauf sich der kommandirende Chef oder Admiral befindet.

ADVISBOOT.

Holl. Adviesboot.
Dän. Advisbaad.
Schw. Avisbåt.
Engl. Adviceboat.
Franz. Barque d'avis.
Ital. Barca d'avviso.
Span. Embarcacion de Aviso, de correo.
Port. Embarcaçaõ de Aviso.

Ein schnellsegelndes Fahrzeug oder Boot, welches diesen Namen führt, weil es Nachrichten oder Befehle von einem Schiffe oder von einem Hafen zum andern bringet; auch von den Bewegungen des Feindes Nachricht einziehet und was dergleichen mehr ist.

AFRICUS der Name des Südwestwindes bey den Alten. Jetzt wird in ganz Europa (Italien ausgenommen) der Name aller 32 Winde durch Zusammensetzung der 4 Hauptwinde ausgedrückt. Die Alten hatten aber für jeden dieser 32 Winde einen besondern Namen, wie man aus der Tafel unter dem Artikel Wind ersiehet.

AGEA.

AGEA,
der neben den Ruderbänken befindliche lange Gang auf den Schiffen der Alten, auf welchem der Aufseher der Ruderknechte *agrator* auf und abgieng, s. Casaubonus Animadv. in Athenaeum lib. 5. c. 9. die Griechen nannten diesen Gang *parodon*.

AGEATOR,
portisculus oder Remigium hortator gr. Keleustes. War auf den Schiffen der Alten derjenige, dessen Amt darin bestand den Ruderkechten das Kommando zuzurufen, und allen die zum Schiffsvolk gehörten, ihre tägliche Mundprovision auszutheilen. Arrianus Expedit. Alex. l. 6. Suidas ad h. v.

AGENT oder Lieferant der Lebensmittel.
Holl. Leverancier der Levensmiddelen.
Dän. Proviants-Forvalter.
Schw. Agent, Proviants-Förvaltare.
Engl. Agent-Victualler.
Franz. Directeur ou commissaire des vivres.
Ital. Agente ò Direttore delle vivere.
Span. Comisario de los viveres.
Port. Commissario dos viveres.

Ist hauptsächlich in England ein beym Seewesen angestellter Beamte, welcher den Proviant von dem *victualling-office* aus London bekömmt, damit er solchen an die Schiffe vertheile. Nach geschehener Reise oder Seezuge geben ihm diese den Rest wieder zurück und er muss von allem, dem *victualling-office* Rechnung abstatten. In Holland sorgen die Kapitaine selbst für den Proviant; bey andern Mächten geschiehet dieses aber von dem Seecommissariat.

AGTER, agterlich.
Holl. Agter, agterlig.
Dän. Agter, agterlig.
Schw. Akter, akterlik.
Engl. Aft, abaft.
Franz. Arriere.
Ital. In poppa.
Span. In popa.
Port. Em popa.

Agter ist eigentlich das holländische oder platdeutsche Wort für hinter. *Agterlich*, wird gemeiniglich nur vergleichungsweise gebraucht. Z.E. der Mast steht in dem einem Schiffe agterlicher wie in dem andern, d. i. weiter hinten im Schiff. Z. E. der Besahnmast steht agterlicher als der grosse. Auf Schiffen versteht man unter agter die Weite vom Besahnmast bis an den Hackebord.

AGTER DER HAND, s. hinter der Hand.
AGTERCENTE, s. Cente.
AGTEREBBE, s. Ebbe.
AGTERFLETH, s. Hinterfleth und Fleth.
AGTERHÜTTE, s. Hütte.
AGTERHECK, s. Heck.
AGTERLASTIG, s. Steuerlastig.
AGTERLAST, s. Steuerlastigkeit.
AGTERLAUFFER, s. Nockgording.
AGTERLEIK, s. Hinterleik.
AGTERLUKE, s. Luke.
AGTERRAUM, s. Raum.
AGTERSCHIFF, s. Hinterschiff.
AGTERSEGEL, s. Hintersegel.
AGTERSEITENTAKEL, s. Hinterseitentakel.
AGTERSPANN, s. Spann.
AGTERSPILL, s. Spill.
AGTERSTEVEN, s. Hintersteven.
AGTERTAU, s. Hintertau.

AHM oder AHMING.
Holl. De Aam of Aaming.
Dän. Amningen eller Aningen.
Schw. Aningen.
Engl. The draught.
Franz. La marque du tirant d'eau.
Ital. La squadra sull' Asta di poppa e proa per vedere quanto la nave pesca.
Span. Los pies del codaste y de la roda que indican quanto cala el navio.
Port. O Tirante da agua.

So nennt man das in Fuss eingetheilte Maass, welches sich an den Seiten des Vor und Hinterstevens befindet und woran man siehet, wie tief das Schiff ins Wasser geht. Die Richtung dieses Maasses ist lothrecht auf den Kiel.

AICHE oder das Aichen.
Holl. Yking.
Dän. Skibets udmaalning.
Schw. Skeppets utmätning.
Engl. The gauging of a ship.
Franz. Le Jaugeage.
Ital. La stazatura del bastimento.

Span. El arqueaje, o arqueo.
Port. O arqueamento.

Die Ausmessung eines Schiffs, f. Aichen.

AICHEN.

Holl. Yken.
Dän. At maale Skibe.
Schw. Mäta ut Skeppet.
Engl. To gauge.
Franz. Jauger.
Ital. Misurare un vascello, stazare.
Span. Arquear un navio.
Port. Arquear hum navio.

Den körperlichen Inhalt von dem Raum eines Schiffs, wo die Ladung zu liegen kömmt ausmessen und die Lastigkeit desselben in Tonnen und Lasten oder nach dem im Lande gebräuchlichen Maass angeben.

Die wahre Lastigkeit oder das Tonnenmass eines Schiffs wird bestimmt, wenn man die Anzahl der Kubikfüsse Wasser berechnet, welche das Schiff ohne die Ladung aus der Stelle treibt und diese von der Anzahl der Kubikfüsse Wasser abzieht, welche das Schiff mit der vollen Ladung aus der Stelle treibt. Den Rest mit den Pfunden multiplicirt, die ein Kubikfuss Wasser hält und durch die Pfunde getheilt, welche auf eine Tonne gehen, wird die wahre Lastigkeit in Tonnen geben: oder welches einerley ist, man findet die wahre Lastigkeit, wenn man von dem Gewicht des Schiffs mit der vollen Ladung, das Gewicht desselben ohne die Ladung abzieht: Allein man wird leicht einsehen, dass eine genaue Ausmessung und Berechnung von dem Körper des Schiffs, gewöhnlich die Fähigkeit der Aichmeister übersteigt, wenn man auch selbst hiebey die grosse Mühe nicht in Erwägung ziehen wollte, welche diese Arbeit erfordert. Man findet daher in jedem Lande ganz leichte Formeln, durch welche man ohngefähr die Lastigkeit eines Schiffs bestimmen kann. Wie fehlerhaft aber dieselben seyn müssen, erhellet schon aus der Betrachtung, das scharfe und vollgebauete Schiffe, welche nur einerley Dimensionen haben, auch nach solcher Methode zu rechnen einerley Lastigkeit haben müssen. Zum Beyspiel wollen wir den Unterschied zwischen der wahren, und der in England gebräuchlichen Ausmessung bey einem Schiffe von 80 Kanonen zeigen.

Aiche in England.

Die allgemeine Vorschrift, nach welcher in England die Schiffe ausgemessen werden ist folgende: Man lasse eine lothrechte Linie von dem vordersten Ende des Vorstevens bis auf die Höhe der Klüsen fallen, oder wenn diese sehr hoch sind, welches gewöhnlich bey Kauffahrthey-Schiffen der Fall ist, bis auf die Höhe des Heckbalken. Eine andere Linie gleicher Art lasse man von dem Hintersteven bis auf die Höhe des Heckbalken fallen und ziehe von der Weite, in welcher die untersten Enden dieser Linien von einander entfernt sind, $\frac{3}{5}$ der grössten Breite des Schiffs, von aussen zu gemessen, ab, und so oft $2\frac{1}{2}$ Zoll als der Heckbalken Füsse über dem Kiel hat; der Rest wird die Länge des Kiels zur Aiche genannt. Die Länge dieses Kiels multiplicire man erstlich durch die ganze und das Produkt wieder durch die halbe äussere Breite des Schiffs und theile alsdann durch 94, so ist der Quotient das Tonnen Mass.

Oder man multiplicire die Länge des Kiels zur Aiche, durch das Quadrat der äussern Breite, und theile das Produkt durch 188.

Berechnung der wahren Lastigkeit eines 80 Kanonenschiffs.

	T.	Pf.
Das Gewicht desselben, wie es ins Wasser gelassen wurde oder das Gewicht des Wassers, welches aus der Stelle getrieben wurde betrug - - -	1593.	406
Das Gewicht der Masten, Tauen &c.	195.	720
Das Gewicht des Schiffs ohne die Ladung, nach der Wasserlinie desselben berechnet - -	1788.	1126
Das Gewicht des Schiffs mit der ganzen Ladung, nach der obersten Wasserlinie berechnet - -	3554.	356
hiervon abgezogen das Gewicht ohne die Ladung - - -	1788.	1126
Die wahre Lastigkeit des Schiffs	1765.	1470

Berechnung der Lastigkeit dieses Schiffs nach der in England gebräuchlichen Methode.

Die Länge von der vordersten und obersten Seite des Vorstevens von der Höhe der Klüsen angerechnet bis an das Ende der Perpend., welche von der hintersten Seite des Hinterstevens bis auf die Höhe des Heckbalken gefällt worden, ist - - 185 F. 10 Z.
$\frac{3}{5}$ von der äussern Breite - 29 F. $9\frac{1}{2}$
Die Höhe des Heckbalkens ist
28. 4 + 0 F. $2\frac{1}{2}$ Z. 6. - $8\frac{1}{2}$
36 - 6

Die Länge des Kiels zur Aiche -	149	4
multipl. durch die äussere Breite -	49	8
Prod.	7416	$10\frac{1}{2}$
multipl. durch die $\frac{1}{2}$ äussere Breite	24	10
Dividirt durch 94.	184185	$8\frac{1}{2}$

Die

Die Laftigkeit des Schiffs nach der engl. Method. 1959 $\frac{1}{2}\frac{1}{1}$ T.

Der Unterfchied zwifchen der wahren Berechnung und angenommenen Methode beträgt alfo 193 T. 1699 ℔.

Bey Schiffen von 70 und 60 Kanonen und Fregatten ift der Unterfchied verhältnifsmäfsig noch gröfser, weil fie fchärfer gebauet find, als 80 Kanonenfchiffe. Es ift überhaupt zu bemerken, dafs Kriegsfchiffe nach diefer Methode viel weniger, und vollgebauete Kauffarthey-Schiffe viel mehr Tonnenmaafs enthalten, als fie gefchätzt werden.

Aiche in Schweden.

Die fchwedifche Methode ift folgende: Die Länge des Schiffs, zwifchen den Steven auf dem oberften Deck gemeffen, die gröfste inwendige Breite, und die Tiefe von der untern Seite des oberften Decks bis an die Bauchdielen zufammen multiplicirt, das Produkt durch 200 dividirt und $\frac{1}{4}$ vom Quotienten, geben die Laftigkeit des Schiffs in fchweren Laften von 18 Schiffpfund Eifengewicht.

Nach diefer Methode würde aber von zwey Schiffen, welche nach einerley Plan gebauet worden, das eine unweit mehr Laftigkeit haben als das andere; wenn das oberfte Deck in dem einen nur einen Fufs höher läge als in dem andern, auch die mehr oder wenigere Dicke der Inhölzer in einem von diefen Schiffen können die Laftigkeit deffelben vermehren oder vermindern. Chapman fchlägt in feinem Tractat om Skepps Byggeriet 1775. 4to, p. 184. 185. eine Methode vor, nach welcher man die Laftigkeit eines Schiffs fehr genau finden kann.

Aiche in Frankreich.

Die Franzöfifche Methode ift diefe: Die Länge des Schiffs, von der äuffern Seite der Steven angerechnet, mit der gröfsten Breite deffelben, ebenfalls von der äuffern Seite der Berghölzer angemeffen, multiplicirt. Diefes Produkt nochmals mit der Tiefe des Raums vom Kiel bis unter den Segelbalken multiplicirt und durch 100 getheilt, giebt die Laftigkeit des Schiffs nach franzöfifchen Tonnen von 2000 ℔ av. du pois.

Aiche in Holland.

Nach der Holländifchen Methode wird die Länge des Schiffs (über Steven gemeffen) mit der gröfsten Breite in der Waffertracht multiplicirt, die Tiefe des Raums und des Zwifchendecks zufammen addirt, und damit das obige Produkt nochmals multiplicirt; das letztere Produkt wieder durch 400 getheilt und $\frac{1}{4}$ des Quotienten davon abgezogen, fo zeigt der Reft die Laften an.

Aiche in Spanien.

In Spanien, wo Schiffe von ganz verfchiedener Bauart und Geftalt gebraucht werden, (z. E. Saetias, Jabeques, Canarios, Londros, Urcas, Paquebotes &c.) hat man mehrere Methoden zu aichen. Es würde aber zu weitläuftig werden von diefen Methoden oder von denjenigen der übrigen Nationen ein mehreres zu erwähnen, weil folche nur in befondern Fällen einigermaffen genaue Werthe geben können. Doch verdient hier angemerkt zu werden, dafs nach einer von der fpanifchen Admiralität im Jahr 1738 bekannt gemachten Verordnung, die Tonne Aichmaafs aus 8 Codos cubicos de Ribera oder aus 64 Kubikfufs de Ribera befteht.

Verfchiedene anwendbare Methoden, die Schiffe auszumeffen oder die Laftigkeit derfelben zu finden, ftehen in folgenden Abhandlungen:

Memoires fur le Jaugeage des Navires par M. Belleri. A Paris ches Barrois 1788. 8vo.

Theorie & pratique du Jaugeage par le P. Pezenas.

Sur le Jaugeage des Vaiffeaux par M. Varignon & Mairan (In den Mem. de l'Acad. des Sciences Paris 1721. und 1724. S. 231.)

Auch findet man in dem Traité de Conftruction des Vaifeaux de M. Chapman traduit par Vial du Clairbois chap. VIII. Paris 4to 1781. und in Cifcar Reflectiones fobre las Maquinas y maniobras del ufo de a Bordo. Madrid Fol. 1791. eine fehr genaue Methode.

Tratado da Mediçaõ dos Volumes e Arqueamento por Jacinto Joze Paganino Lisboa (Manufc.)

Nödiga Reglemente för Skeppsmätare 1778.

AICHMEISTER.

Holl. Ykmeefter, Dopper.
Dän. En Skibmaaler.
Schw. En Skeppmätare.
Engl. A ganger of ships.
Franz. Jaugeur.
Ital. Stazatore.
Span. Arqueador.
Port. Arqueador.

Ein Mann, welcher öffentlich authorifirt ift die Schiffe nach den Landesgefetzen zu aichen oder auszumeffen, f. Aichen.

AKADEMIE der Marine, f. Marine.

AKROKERAIA.

So hieffen bey den Griechen die Nocken der Raaen.

AKRONEA, oder neon koronides.

So nannte man bey den Griechen die Verzierungen an den beyden äufferften Enden des Schiffs.

ALARGARE (bey den alten Venezianern) f. Raxon del Martelojo.

ALARM SCHLAGEN.

Holl. Alarm slaan.
Dän. Giöre Allarm.
Schw. Göra eller slå Allarm.
Engl. To allarm.
Franz. Faire allarm.
Ital. Dar all'arme,
Span. Tocar al arma, á rebato.
Port. Dar ou tocar rebate.

Wenn man sich einen feindlichen Ueberfall vermuthet oder sonst von einer plötzlichen Gefahr bedrohet wird, so wird durch Trommeln und Ueberall rufen, dem Volke angedeutet, dass ein jeder sich auf seinen Posten einfinde. Es kann solches ein falscher Allarm seyn, wenn die vermeinte Gefahr nicht Statt findet oder auch wenn sie Statt findet, ein wahrer Allarm.

ALLE HÄNDE HOCH! ÜBERALL! ÜBERALL!

Holl. Overäl! Overäl!
Dän. Overalt! overalt! Alle mand op.
Schw. öfveralt! öfveralt!
Engl. Alle hands high!
Franz. En haut tout le monde!
Ital. Tutti in alto! in sú!
Span. Arriba! Arriba! Todo el mundo por arriba!
Port. Arriba! Arriba!

Das Kommando womit alles dienstfähige Volk aufs Deck gerufen wird. Z. E. Wenn der Wind zu heftig wird und man alles Volk zur Regierung der Segel &c. nöthig hat.

ALLE ZU GLEICH.

Holl. Alle te gelyk!
Dän. Alle paa eengang! Alle tillige.
Tchw. Alla tillika! Alle män på Repet!
Engl. Bowse away! ho! hurrah!
Franz. Tous d'un tems!
Ital. Tutti a un tempo.
Span. Todos juntos!
Port. Todos juntos!

Ein Ausruf derjenigen, welche an einerley Tau ziehen oder eine ähnliche Arbeit verrichten, damit nach geschehenem Ausruf alle mit vereinten Kräften zugleich anziehen.

ALLES WOHL!

Holl. Alles wel!
Dän. Alt vel!
Schw. Allt väl!
Engl. All's wel!
Franz. Bon quart!
Ital. Buona guardia!
Span. Buena guardia!
Port. Bom quarto!

Die Antwort, welche die Posten auf den vorhergeschehenen Zuruf ihres Officiers ertheilen, um dadurch ihre Wachsamkeit anzuzeigen. Auf Kriegsschiffen geschiehet diess jede halbe Stunde.

ALMADIE.

Holl. Allmadie.
Dän. En Baad of Bark hos de Vilde paa de Afrikanske Kyster.
Schw. Et Båt eller smått Fartyg som de Vilda på Afrikaniska Kusterna bruka.
Engl. A small African cauoe formed of the bark of a tree.
Franz. Almadie ou petite barque faite d'ecorce d'arbres, dont les noirs de la côte de Guinée se servent.
Ital. Una piccola barchetta della quale servonsi i Negri della Costa di Guinea.
Span. Una barqueta de que usan los Negros de la costa de Guinea.
Port. Almadia ou barquinho de que usam os Negros na Costa de Guinea.

Der Name eines kleinen, gewöhnlich von Baumrinden gemachten Fahrzeuges, dessen sich die Schwarzen an der Küste von Guinea bedienen. Auch soll es zu Kalikut Fahrzeuge geben, welche eben denselben Namen führen und vormals Kathuri geheissen haben.

SEEALMANACH, f. Schifferkalender.

ALSANUS, der Süd zum West-Wind bey den Alten f. die Tafel unter dem Artikel Wind.

ALTER des Mondes, f. Mond.

ALTGEBACKEN Volk, f. Befahren Volk.

ALVEUS. So hiess bey den Alten der im Wasser befindliche Theil des Schiffs c. e. (Fig. 259.) ALVEUS war gleichfalls der Name eines plump gebaueten Schiffs ohne Zierathen.

ALVUS navis, war der Bauch des Schiffs, bey den Alten.

AMBOLA, waren bey den Griechen entweder die Wandtaue oder Stagen der Masten.

AMMERAL.

Holl. Een groote Puts, Emmeral.
Dän. En store Pöes.

Schw.

Schw. Ambar eller stora Pytts af Trä eller Läder.
Engl. A great bucket.
Franz. Un grand feilleau.
Ital. Un gran bugliuolo.
Span. Balde grande.
Port. Balde grande.

Eine sehr grosse Schlagpütse, welche entweder von Holz oder Segeltuch gemacht ist.

AMPHERES. Das Wort kömmt her von *amphi* an beyden Seiten. Es waren diess bey den Alten kleine Fahrzeuge oder Böte, fast wie unsere Jollen welche von einem Ruderer (vulgo Royer) mit zwey Riemen regiert wurden.

Bey etlichen Schriftstellern findet man auch den Namen *Amphericum* gr. *Ampherikon*.

AMPHIPRORÆ, waren bey den alten Schiffe, wovon das Hintertheil eben so gestaltet war wie das Vordertheil, damit man nicht nöthig hatte das Schiff erstlich herumzuwenden, sondern ohne Zeitverlust den einen Theil für den andern gebrauchen konnte. Diese Schiffe waren insonderheit auf schnellen Strömen und in engen Kanälen von grossem Nutzen. Wahrscheinlich waren auch die *Amphiprumnai* deren Svidas und mehrere erwähnen, von der Art. Vielleicht konnte man bey diesen Schiffen vorne sowol als hinten ein Steuer gebrauchen, wodurch sich denn der Name dieser Schiffe sehr gut erklären lässt.

AMPHORA, war bey den Römern ein gewisses Maass, nach welchem sie den Inhalt oder die Lastigkeit ihrer Schiffe bestimmten und bedeutete eben das, was wir Lasten oder Tonnen nennen, wiewol nicht so schwer. Man sieht dieses aus Ciceros Brief an den Lentulus, Id circa etiam naves onerarias, quarum nulla minor erat duum millium amphorarum contractas, in Licia a classe ejus absideri.

AMPHOTEROPLON, war bey den Alten eine Art Versicherung zur See, wo der Versicherer die Gefahr von der Hin- und Herreise eines Schiffs über sich nahm. In diesem Verstande steht das Wort im Gegensatz von heteroplon, wo die Gefahr des Versicherers aufhört, wenn das Schiff an seinem Bestimmungsort angelangt ist, ohne dass er nämlich dabey die Gefahr der Zurückreise steht.

AMPLITUDO Ortiva, f. Morgenweite.

AMPLITUDO Occidua, f. Abendweite.

ANBINDEN, die Segel, f. das gebräuchlichere Wort Anschlagen.

ANBOLZEN.
Holl. Aanbolten.
Dän. Anbolte.
Schw. Anbolta.
Engl. To bolt.
Franz. Cheviller.
Ital. Pernare.
Span. Empernar.
Port. Emcavilhar, dar cavilhas.

Hölzer oder Planken vermittelst Bolzen an die Seite des Schiffs befestigen, indem man die Bolzen durch die Planken in die Inhölzer treibt.

AN BORD.
Holl. Aan Boord.
Dän. Om bord.
Schw. Om bord.
Engl. A board.
Franz. Abord.
Ital. Abordo.
Span. Abordo.
Port. Abordo.

Da man in der Seesprache unter Bord das Schiff selbst versteht, so heisst am Bord seyn, sich im Schiff befinden. Eben so sagt man auch an Bord fahren, das heisst, ans Schiff fahren.

KOMMT AN BORD!
Holl. Komt aan Bord!
Dän. Kom Ombord!
Schw. Kom Ombord!
Engl. Come along side!
Franz. Acoste!
Ital. Accosto!
Span. Atraca el bote!
Port. Acosta! Abordo!

Der Zuruf auf einem Schiffe an das Boot, oder die Schalupe um an Bord zu kommen.

ANBORDEN, dem Feinde an Bord legen, f. Entern.

ANBRASSEN, f. Brassen.

ANCHIROMACHUS. So wird bey den Schriftstellern des mittlern Alters, eine Art Schiff genannt, welches sehr scharf gebauet war und schnell segelte. Man führte darinn die Anker und übrigen nothwendigen Schiffsgeräthschaften. In diesem Verstande findet man auch das Wort auf folgende Weise geschrieben: Ancygromagus, Anchiromachus, Anigromacus, Angromagus, Anquiromagus und Anguiromagus.

ANCHONIS, f. Ceruchus.

ANCHORALIA, ANCORALIA oder ANCORARII FUNES.

Hierun-

Hierunter verstanden die Römer alles Ankertauwerk.

ANDIENEN LASSEN, die Haverie dem Versicherer.

Ital. De Verzekeraar de Havery weeteny laaten, bekend maaken.
Dän. Kundgiöre Haveriet til Assuradören.
Schw. Kundgöra Haverei.
Engl. To annnounce the average to an insurer.
Franz. Denoncer l'avarie aux Assureurs.
Ital. Annunziare l'avaria agli Assecuratori.
Span. Annunciar la Avaria a los Assegurадores.
Port. Dar a saber a Avaria aos Assegurадores.

Man sehe was unter Abandonnement gesagt worden.

ANDREHEN, die Wand.

Holl. De Wand aandraayen.
Dän. At andreye Vantet.
Schw. Ansätta Vantet.
Engl. To set up the shrouds of the Topmasts.
Franz. Rider les haubans avec le minhouet.
Ital. Tesare le sarchie di gabbia.
Span. Atezar las jarcias de gabia con espeques.
Port. Atezar a emxarcia da gavia.

Die Stengewand vermittelst eines Drehbaums und einer Spake ansetzen oder steifer machen. Zu diesem Ende nähet man an das Wandtau, welches angedrehet werden soll und an die Stenge einen Strop und hängt in diese Stroppen eine Spake, woran man das Taljereep der Wand mit einem Stich fest macht und alsdenn mit einem Drehbaum die Spake herumdrehet, so dass sich das Taljereep um dieselbe, wie um eine Spill windet. Die Unterwand wird nicht angedrehet, sondern mit einer Gien angesetzt. Auf Kriegsschiffen geschieht letzteres ebenfalls mit der Stengenwand.

ANEMOMETER, s. Windmesser.

ANFURTH.

Holl. Aanvaart.
Dän. Landingssted.
Schw. Landningsplats.
Engl. A Landing place.
Franz. Un Abord.
Ital. Una spiaggia o luogo dove si può abordare.
Span. Un lugar onde los navios pueden abordar.
Port. Hum lugar onde chegaõ ou podem chegar navios.

Ein Ort wo man mit Schiffen anlegen kann.

ANGARIATIO heisst, wenn durch Zufall, auf schon befrachtete Schiffe, ehe sie aus dem Hafen gesegelt sind, ein Beschlag gelegt wird, um solche zum Landesobrigkeits Dienst zu gebrauchen. In diesem Fall ist die Befrachtung aufgehoben und keiner der Contrahenten kann desfalls an den andern einigen Anspruch machen.

ANGELDREG, s. Dreghaken.

ANGESCHLAGEN Segel.

Holl. Een angeslagen Zeil.
Dän. Et anslagen Sejl.
Schw. Et anslagen Segel.
Engl. A Sail bent to it's yard.
Franz. Une voile enverguée.
Ital. Una vela inferita. *Ven.* impennata *bey den lateinischen Segeln* inantennata.
Span. Una vela emvergada.
Port. Huma vela emvergada.

Ein Segel welches an die Raa vermittelst der Raabanden befestiget oder angebunden worden ist.

ANHAKEN den Anker, s. Anker.

ANHAKEN, mit dem Bootshaken.

Holl. Aanhaaken.
Dän. Hage eller holde fast med en Baadshage.
Schw. Haka med Båtshakan.
Engl. To hook any thing with a boathook.
Franz. Gaffer.
Ital. Aggrapare col gancio della lancia.
Span. Enganchar el bichero.
Port. Apanhar, pegar com o bicheiro.

Dies geschiehet wenn man sich in einem Boot oder Fahrzeuge befindet und mit dem Bootshaken in einen vor dem Fahrzeuge befindlichen Gegenstand haket und dasselbe auf solche Weise fortzieht.

ANHOLEN, die Bolinen.

Holl. De Boelyn aanhaalen of uithaalen.
Dän. Hale Bouglinerne stive.
Schw. Hala an Boglinerna, hala up Boglinan.
Engl. To haul tight the bowline.
Franz. Haler la boline.
Ital. Alar la bolina.

Span.

Span. Alar la bolina.
Port. Alar a bolina,

Die Bolinen mit aller Kraft anziehen, damit die Segel dadurch ausgespannt oder bey dem Winde gebracht werden. Man sehe auch, was bey abholen gesagt worden.

Die Schoten ANHOLEN.

Holl. De Schoten aanhaalen.
Dän. Hale Skiöden til.
Schw. Hala an Sköten.
Engl. To tally the sheets, to haul aft the sheets.
Franz. Border les ecoutes.
Ital. Cazar le scotte.
Span. Cazar escotas.
Port. Cazar escotas.

Die Schoten mit aller Kraft anziehen, damit das Segel der Länge nach ausgespannt werde und dem Winde mehr Fläche entgegen stelle. Ueberhaupt heisst anholen so viel, als anziehen, wie ich bey abholen gesagt habe.

ANKER.

Holl. Anker.
Dän. Anker.
Schw. Ankar, Ankare.
Engl. Anchor.
Franz. Ancre, Fer.
Ital. Ancora, (derDreganker heisst Ferro.)
Span. Ancora, (gebräuchlicher ist Ancla.)
Port. Ancora, Ferro.
Lat. Ancora, Anchora.
Griech. Ankyra.
Anglf. Oncr, Oncra, Ancre.
Allem. Anchor.
Ehstn. Ankur.
Finl. Hahdenhammas, Anckuri, (ersteres ist einheimisch und lezteres aus fremden Sprachen entlehnt.)
Lett. Enkuris.
Nord. Ackeri (jetzt Akkiær.)
Isl. Atker, Akker, Akkiær, Anker.
Lappl. Ankar. (Jedoch werfen sie, statt des gewöhnlichen Ankers, einen Stein aus, welchen sie Aija kedke nennen.)
Grön. Kisak.
Russ. Jakor, Kotwa
Poln. Kotwika, Kotwa, Kotsica.
Böhm. Kotwice, Kotwa, Kotew.
Dalm. Szidro.
Ungar. Vas-matska.
Wlach. Angire
Illyr. Jakor, Kotba.
Serbisch. (*O. Lauf.*) Kotwa.
(*N. Lauf.*) Kokulà.
Armen. Charisch.
Epirot. Angurre
Neu Griech. Karabbosidiron.
Altfris. Aunkre.
Gall. Accair.
Welsh. Angor.
Hebr. (oder vielmehr rabinisch.) Agon.
Syr. Evkino.
Arab. Sukan, Mersat, Hudschal.
Ethiop. Malhhk.
Kurd. Ehz.
Pers. Anghur, Langhur.
Kopt. Audschal.
Hindost. Nunghur.

Beschreibung und Gebrauch des Ankers.

Der Anker ist ein grosses eisernes Werkzeug, welches die Gestalt eines doppelten Haken hat, dessen Arme sich in entgegengesetzter Richtung befinden. Um den Anker zu gebrauchen, bindet man an den Ring desselben (a a Fig. 16) ein starkes Tau, wovon das andere Ende an das Schiff befestiget wird, und wirft alsdann denselben ins Meer, damit einer von den beyden Armen (Fig. 11. a) in den Grund fasst und das Schiff auf solche Weise festhält. Die Beschreibung aller Theile des Ankers findet man in den folgenden Erklärungen.

Geschichte des Ankers.

Nach dem Bericht der ältesten Schriftsteller gebrauchten die ersten Völker anstatt der Anker nur Körbe voller Steine und Säcke voller Sand, die sie an Tauen gebunden in die See warfen. Auf solche Weise banden die Helden auf dem Argo ihr Schiff an Felsen, oder warfen an Stricke gebundene Steine ins Meer, um sich damit festliegend zu machen, solcher simplen Anker bedienen sich auch noch heut zu Tage manche Völker, bey denen die Schiffarth noch in ihrer Kindheit ist, auch brauchten sie dazu Stücke Holz und beschwerten sie mit Bley. Von dieser Art waren die Anker der Phönizier, als sie die spanischen Küsten besuchten, und wie man sagt, sollen sie sogar Silber statt Bley dazu genommen haben, weil ersteres so überflüssig in Spanien gefunden worden.

Wie die Schiffarth aber zu mehrerer Vollkommenheit gebracht war, fing man an die Anker von Eisen zu schmieden, und versahe sie mit Haken oder Zähnen, die in den Grund fassen konnten, um dadurch zu verursachen, dass das Schiff unbeweglich stehen blieb. Daher verstehen die griechischen und römischen Dichter oftmals unter Zähne (odontes, dentes) den Anker selbst

selbst. Die Erfindung des Ankers schreiben einige den Tyrrhenern (Plin. Hist. nat. lib. 8. c. ult.), andere dem Midas des Gordius Sohn zu, dessen Anker, wie Pausanias sagt, noch zu seiner Zeit in einem Tempel des Jupiters aufbewahrt wurde.

Die ersten Anker hatten nur einen Haken oder Arm, und wurden daher Eterostomoi (Pollux onomast. l. 1. c. 9.) genannt. Der zweyte Arm wurde, wie Plinius sagt (Plin. l. 7. c. ult.), vom Eupalamus oder nach dem Berichte Strabos (Strab. Geogr. l. 10.) vom Anarchasis hinzugefügt, und diese zweyarmigten Anker wurden amphiboloi und amphistomoi genannt. Nach alten Denkmälern zu urtheilen, scheinen die Anker der Alten eben so gestaltet gewesen zu seyn, wie die unsrigen, nur fehlt bey allen das an dem Schaft befindliche Querholz, welches wir den Stock nennen."

Theorie des Ankers.

Es ist ohne Zweifel eine sehr leichte Sache gewesen, einen ziemlich langen Schaft mit zwey starken einander entgegenstehenden und gebogenen Armen zu erfinden, die, wenn sie in den Grund des Meers greifen, den Lauf des Schiffs hemmen und dasselbe festliegend machen können: aber die Erfahrung wird bald gezeigt haben, dass ein Anker ohne Stock nicht von großem Nutzen hat seyn können, weil sich der Anker platt auf den Grund legen, und sogar, wenn das Ankertau angezogen wird, mit in die Höhe gehen würde. Nicht eher konnte man erlangen, dass sich der Anker auf einem von seinen Armen in die Höhe richtete und damit in den Grund fasste, bis man den Stock A B. (Fig. 8.) hinzufügte. Dieses gehörig zu beweisen, wollen wir annehmen, dass ein Anker A B C D (Fig. 10.) ohne Stock platt auf dem Grunde liege und das Ankertau lang gnug sey, dass dessen Richtung in A, woselbst es befestigt ist, als horizontal angesehen werden könne. In diesem Fall würde das Tau, so stark auch die Würkung desselben seyn mögte, die Wiederaufrichtung des Ankers auf einen von seinen Armen nie verursachen können, weil die Kraft in der Fläche des Schafts und der Arme würkt, da doch um solches zu erhalten erfordert wird, dass sich die würkende Kraft des Ankertaues über dieser Fläche befinde. Dieser Nothwendigkeit wegen hat man in C einen Stock A B (Fig. 8.) befestigen müssen, der quer durch die Fläche des Ankerkreuzes geht: wenn alsdenn der Anker platt auf dem Kreuze liegt, und von dem äussersten Ende B des Stocks gestützt ist, so wird dadurch nach dem Verhältniss der Länge C B der Punct C über G erhaben und die Kraft des Ankertaues, welche mehr oder weniger schief auf die verticale Fläche B C D des Schafts und des Stocks würkt, kann alsdann leicht die Umwälzung des Ankers zu Wege bringen. Zwar ist es möglich, dass in der angenommenen Lage des Ankers, die horizontale Richtung des Ankertaues sich auch in der verticalen Fläche B C D befinde; aber diese Richtung ist bey einer unendlichen Menge anderer Richtungen auch nur die einzige, und wird sehr leicht durch eine kleine Bewegung des Schiffs und das Hinderniss, welches der eine Flügel mehr als der andre im Grunde des Meers antrifft, verändert. Es sey daher i der Winkel, den das Ankertau mit der verticalen Fläche B C D macht; s die Spannung desselben und t die Weite des Ringes von der Achse, die durch B und F geht, so hat man s. t. sin. i für das Moment von der Kraft des Ankertaues, die den Anker um die Achse B F zu wälzen sucht. Diese Schwungbewegung muss überdem um desto schneller seyn, je unbeträchtlicher das Moment der Trägheit des Ankers in Ansehung von B F ist. Wir wollen hiebey bemerken, dass das Moment der Schwungbewegung die Summa von dem Moment des Ankers in Ansehung seines Schwerpuncts, und des Products der Masse dieses Ankers durch das Quadrat der Weite von G bis B F ist. Diese Weite muss also so viel wie möglich verkleinert werden, um die Aufrichtung des Ankers zu befördern, welche überdem durch Hülfe der Größe s. t. sin. i von zufälligen Umständen abhängt. Wenn man nun die Weite des Ringes und die Weite von G bis zur Achse B F, in der Annahme, dass die Fläche B C D vertical sey, und das Kreuz des Ankers auf dem horizontalen Grunde liege, berechnet, so wird man finden, dass die Kleinheit von dem zweyten Werth hauptsächlich von der Kleinheit von G D, wie auch von der Kürze des Arms D F, und von der Kleinheit des Winkels, den der Schaft mit dem Horizont macht, abhängt. Eben so wird man finden, dass t in dem Verhältniss der Länge des Stocks zu dem Schaft steht. Endlich kann die Spannung s sehr vermehrt werden, wenn der Anker, welcher auf dem Grunde liegt, von dem Schiffe fortgeschleppt wird, und vermittelst seiner Flügel, die wegen ihrer Gestalt, sehr leicht in den Grund dringen, Widerstand leistet; alsdann würkt die Kraft, welche das Schiff aufzuhalten sucht, mit ihrer ganzen Stärke; der Widerstand des Ankers vermehrt die Spannung des Taues, und seine Umwälzung wird desto geschwinder befördert. Hieraus erhellet, dass man in der Praxis ganz recht verfährt, wenn man den Schaft lang macht, und die

die Arme kürzer als den Stock, der die Länge des Schafts hat. Der Stock ist von Holz, damit G D weniger beträchtlich und das directe Moment in Ansehung von B F weniger grofs sey.

Jetzt wollen wir nun annehmen, dafs der Anker auf einem von seinen Flügeln (Fig. 9.) liege, so dafs die Fläche CFH vertical sey und der Stock platt auf dem Grunde. In dieser Lage mufs der Flügel F solche Form haben, dafs er mit der gröfsten Leichtigkeit in den Grund dringen kann, und der Arm mufs stark gnug seyn um nicht zu brechen oder durch Biegung seine Form zu verliehren oder zu verändern. Das Ankertau nehme ich hiebey noch allezeit als lang gnug an, dafs dessen Richtung bey dem Ankerringe als horizontal kann angesehen werden. Wir wollen also voraus setzen, dafs es in der Fläche CFH liege, und dessen Spannung oder Kraft CI wollen wir in zwey andere Kräfte zerlegen, wovon die eine IK perpendicular, und die andere IL parallel mit dem Schaft sey. Es sey ferner z der Winkel, den dieser Schaft mit dem Horizont macht, so sind die zwey Kräfte, woraus erstere besteht s. Cos. z. und s. Sin. z., letztere sucht den Schaft in die Höhe zu ziehen und ist also der Sicherheit beym Ankern schädlich, sie mufs daher so viel wie möglich vermindert werden und ein kurzer Arm an einem langen Schaft leistet dieser Bedingung schon Gnüge und vergröfsert zugleich die zweyte Kraft Cos z. Wird diese nun nochmals wieder in zwey andere zerlegt, wovon die eine IM parallel und die andre ML perpendicular mit dem äufsersten Element F von dem Umkreise des Arms ist, so bleibt nur die erste übrig, welche zugleich mit dem Gewicht des Ankers den Flügel in den Grund zu treiben sucht. Wenn nun b der Winkel wäre, den dieses verlängerte Element mit dem Schaft macht, so würde s. Cos z. Cos b der Ausdruck für diese Kraft seyn. Und endlich da dieses Element mit dem horizontalen Grunde einen Winkel (b + z) macht, so wird die perpendiculare Resultante MN, welche das äufserste Ende des Arms in den Grund treibt, durch s. Cos b Cos z. Sin (b + z) ausgedrückt. Diese letzte Kraft mufs man also die möglich gröfste zu machen suchen, in so fern nämlich die Form des Ankers etwas dazu beytragen kann. Es mufs folglich der Werth differenzirt werden, indem man b allein sich verändern läfst und die Gleichung für das Maximum wird Tang z = Cot 2 b, wie aus folgendem erhellet;

$$s. \text{Cos } z. \text{Cos } b \text{Sin } (b+z) =$$
$$s. \text{Cos } z \text{ Cos } b \ (\text{Sin } b \text{ Cos } z + \text{Cos } b \text{ Sin } z) = \text{maximo}$$
$$s. \text{Cos } z^2 \ (\text{Sin } b. \text{Cos } b + \text{Cos } b^2 \text{ Tang } z)$$

Diff. da Sin b allein veränderlich

$$s. \text{Cos } z^2 \ (\text{Cos } b^2 \, db - \text{Sin } b^2 \, db - (2 \text{Sin } b \text{ Cos } b \, db) \text{ Tang. } z = 0$$

$$\text{Cos } b^2 = \text{Sin } b^2 + (2 \text{Sin } b \text{ Cos } b \text{ Tang } z$$

$$\text{Tang. } z = \frac{\text{Cos } b^2 - \text{Sin } b^2}{2 \text{ Sin } b \text{ Cos } b}$$

Das ist

$$\text{Tang } z = \frac{\text{Cot } b - b \text{ Tang } b}{2} = \text{Cot } 2 b.$$

Bey Verfertigung der Anker wird der Winkel z den der Schaft mit den Horizont macht, beynahe 30° grofs genommen. Daher ist der vortheilhafteste Winkel z + b, mit welchem das Element F den Grund berühren mufs, um am leichtesten hineindringen zu können = 60°. Diese Regel deren Richtigkeit aus obiger Theorie erhellet, kann bey Verfertigung der Anker sehr genau befolgt werden, wenn man den innern Umkreis TDH unter der Gestalt eines Bogens von 120° mit einem Radius beschreibt, welcher der Sehne gleich ist, die der Umkreis des Arms in sich fafst und dessen Länge durch vorhergehende Betrachtung bestimmt worden. Freylich ist es wahr, dafs der Arm um die gröfste Stärke zu bekommen und den Kräften welche die Gestalt desselben verändern könnten am besten zu widerstehen, eine etwas von dem Cirkel unterschiedene Krümmung haben müfste; allein da diese so bequem zu beschreiben, und überdem der Unterschied auch nicht von grosser Erheblichkeit seyn würde, so kann man es füglich dabey bewenden lassen und an der äussern Seite dieses Bogens die veränderliche Dicke eines jeden Arms auftragen. Man findet in *Romme Art de la voilure* 1781 fol. und *Reaumur* *de la Fabrique des Ancres* auf Erfahrung gebauete Tafeln, welche die verschiedenen Dimensionen der Anker und die veränderliche Dicke von den Armen desselben enthalten.

Verhältnifs des Gewichts der Anker zu dem Schiff.

Wir wollen noch bemerken, dafs das Gewicht der schweren Schiffsanker sich verhält wie das Quadrat von der Breite des Schiffs selbst, weil nämlich die Kräfte, welche sie überwinden müssen, von der Gröfse der Fläche abhängen, worauf der Wind oder das Wasser würkt und diese Flächen verhalten sich ungefähr wie die homologen Linien der Schiffe. Es soll uns hier der Pflichtanker von einem Schiffe, welches 49 Fr.

Fr. Fufs Breite hat und wovon derfelbe 7653 Liv. wiegt, zur Vergleichung dienen, um das Gewicht von jedem andern Anker zu finden. Z. E. von einem Schiffe, welches 20 Fufs Breite hat.

$49^2 : 20^2 = 7653$ Liv.: x Liv. $= 1331$ Liv.

Diefes Verhältnifs, welches auf vernünftigen Gründen beruhet, wird nicht allein von den Franzofen, fondern auch von den Engländern und andern Nationen befolgt. In dem *general view of the dimenfions of the moft approved Ship of each Clafs in the British navy with the exact dimenfions of her mafts &c. Anchors and Cables according to the Laft Eftabliffement. London* 1790, wird der Pflichtanker von einem 49 Fufs engl. breiten Schiffe auf 73 Cwt angegeben, welches freylich nach obiger Annahme von 7653 L. für 49 Fufs Parifer Breite ungefähr $\frac{1}{10}$ fchwerer ift; allein das Verhältnifs zwifchen dem Gewicht der Anker und dem Quadrat der Breite des Schiffs, findet ebenfalls Statt. So wiegt zum Beyfpiel der Pflichtanker eines englifchen Schiffs, welches 51 Fufs 10 Zoll engl. Breite hat, 81 Cwt und von einem 49 Fufs breiten, 73 Cwt.

Unterfchied von dem Gewicht der Anker.

Die auf den Pflichtanker folgenden fchweren Anker wägen etwas weniger, als der Pflichtanker felbft, aber in keiner grofsen Proportion, denn der Unterfchied zwifchen dem erften und letzten beträgt nur etliche 100 ℔.

Anzahl der Anker eines Schiffs.

Jedes Kriegsfchiff führt vier bis fünf fchwere Anker. Was die Zahl der kleinen Anker anbetrift, fo hängt folche mehrentheils von Zeit und Umftänden ab; gemeiniglich ift aber jedes Kriegsfchiff mit 2 bis 3 Wurfankern verfehen, doch führen die Spanier auf Schiffen von mehr als 50 Kanonen gröfstentheils 6.

1. Der Pflichtanker, Hauptanker.

Holl. Plegtanker, Stopanker.
Dän. Pligtankeret.
Schw. Pligtankaret.
Engl. The Sheet anchor.
Franz. La grande ancre, la maitreffe ancre, ancre de mifericorde, d'efperance.
Ital. L'ancora d'efperanza, l'ancora padrona.
Span. El ancla de forma, de efperanza.
Port. Ancora de forma ou de efperanza.

Der Hauptanker oder der gröfste und fchwerfte von allen, der aber nur bey einem Sturm oder in der äufserften Noth gebraucht wird. Die Griechen nannten ihn *hiera* und die Lateiner *anchora facra*. Er liegt gewöhnlich auf dem Bug des Schiffs an der Steurbord Seite und fein Ankertau an der Bakbord Seite, damit fie einander im Gleichgewicht halten.

2. Der Raumanker.

Holl. Ruimanker.
Dän. Referve Anker.
Schw. Referve Ankar.
Engl. Spare Anchor.
Franz. Ancre de la cale.
Ital. Ancora di riferva.
Span. Ancla de refpeto.
Port. Ancora de refpeito.

Ift der Anker, welcher auf Kriegsfchiffen in Anfehung der Schwere auf den Pflichtanker folgt und auf das unterfte Deck geftauet wird, um ihn im Fall der Noth gebrauchen zu können.

3. Buganker.

Holl. Boeganker.

Diefer folgt in Anfehung der Schwere auf den Raumanker. Er liegt vorne auf dem Bug und wird nur in grofsen Stürmen gebraucht. Bey Kauffahrern fiedet man ihn felten.

4. Der tägliche Anker.

Holl. Het dagelyks Anker.
Dän. Daglig Ankeret.
Schw. Dageliga Ankaret.
Engl. The beft bower.
Franz. La feconde ancre ou ancre de veille.
Ital. La feconda ancora.
Span. El ancla de ufo.
Port. Segunda ancora.

Der Anker, den man gewöhnlich gebraucht. Er hat feinen Platz an der Backbord Seite und fein Ankertau liegt an der Steurbord Seite.

5. Der Tey- oder Tauanker.

Holl. Tuyanker, Vertuyanker.
Dän. Töy-Ankeret eller Fortöynings-Anker. (Nach diefem folgt bey den Dänen noch ein anderer, welcher *Lägger* genannt wird.
Span. Tög Ankaret.
Engl. The fmall bower.
Franz. L'ancre d'affourche.
Ital. La terza ancora.
Span. El ancla de leva.
Port. Terceira ancora.

Das Wort Teuanker oder Teyanker kömmt von dem holländifchen Ty (die Zeit, oder Ebbe und Fluth) her, und wird gebraucht, wenn ein zweyter Anker ausgeworfen werden foll, um den

den eltern dadurch Erleichterung zu verschaffen. Die Franzosen nennen ihn ancre d'affourche, weil er gewöhnlich solche Lage bekömmt, dass die beyden Ankertaue die Gestalt einer Forke oder Gabel formiren (s. Fig. 5.) daher findet man bey etlichen in der Seesprache unbewanderten Uebersetzern das Wort Gabelanker. Ebenfalls gebraucht man diesen Anker auf Flüssen um zu verhindern, dass das Schiff bey der Ebbe und Fluth nicht herumschwingt, welches beständig der Fall ist, wenn man nur vor einem Anker liegt, und eben dieser Gebrauch hat ihm seinen Namen gegeben.

6. Der Wurfanker.

Holl. Werpanker.
Dän. Varp Ankeret.
Schw. Varp Ankaret.
Engl. The stream anchor. (Hierauf folgt the kedge anchor, welcher der kleinste von allen ist.
Franz. L'ancre à jet ou de touée.
Ital. L'ancoretta, l'ancorotto.
Span. El anclote.
Port. Ancorote ou ancora de reboque, ancoreta

Der Wurfanker dient dazu, das Schiff auf einem Fluss oder in einem Hafen fortzubringen. In dieser Absicht wird derselbe mit dem Boot in einer hinlänglichen Weite vom Schiff gebracht und ausgeworfen; hierauf im Schiffe das Kabeltau, woran derselbe befestigt ist, wieder eingewunden, so dass der Anker dem Schiffe zu einem festen Punct dient, um dasselbe fortzuziehen. Diese Handlung wird von den Seeleuten werpen (von dem Holländischen *werpen* werfen) genannt.

7. Der Dreganker oder Bootsanker, Fig. 4.

Holl. Dreg, Dregge.
Dän. En Dræg eller Drægg.
Schw. Et Båts Ankare, Drag.
Engl. A grapling or grapnel.
Franz. Un grapin.
Ital. Il ferro.
Span. El rezon.
Port. Huma fatexa ou fateixa.

Der Dreganker, Draggen oder Drache ist der kleinste Anker von allen, welcher gemeiniglich 4 Arme oder sogenannte Klauen hat, und kleinen Fahrzeugen oder dem Schiffsboot zum Anker dient.

8. Ein kleiner Anker zum Entern oder Enterdreg, Fig. 27. 28.

Holl. Enterdreg.
Dän. En Enter Dræg.
Schw. Enterdrag.
Engl. A hand grapnel.
Franz. Un grapin à main pour l'abordage.
Ital. Un arpone *Venez.* Rampegon.
Span. Un arpeo.
Port. Hum arpeo para abordar as naos.

Sind kleine Anker, deren Klauen die Gestalt eines Haken haben: Einige davon (Fig. 28.) werden mit der Hand in das stehende Tauwerk der feindlichen Schiffe geworfen, um sie heranzuziehen und zu entern: Andere (Fig. 27.) werden an das Bugspriet und an die Nocken der Raaen eines Branders gehängt, damit sie ebenfals in das feindliche Tauwerk fassen, und der Feind den Brander nicht wieder von sich stossen könne. *s.* Entern, Enterhaken und Brander.

9. Ein Treibanker, Fig. 46-53.

Holl. Dryfanker.
Dän. Drivankeret, Vandsejl.
Schw. Drifankaret, Vatnsegel.
Engl. A dragsail or driving anchor.
Franz. Une ancre flottante.
Ital. Una ancora flottante.
Span. Un ancla fluctuante para non derivar.
Port. Huma ancora fluctuante para nam derivar.

Ein nicht algemein bekanntes Nothmittel, dessen man sich in offener See bey einem schweren anhaltenden Sturme bedient, um während des Beyliegens nicht alzuviel abzutreiben, und auch das Schiff in gerader Richtung bey dem Winde zu halten; denn entweder durch die Heftigkeit des Windes, oder auch weil derselbe nicht allezeit einerley Richtung behält, kann das Schiff leicht etwas abfallen, besonders wenn es steuerlastig ist, wodurch dann die Seestürzungen gegen die Seite des Schiffs anlaufen, das Schiff selbst anfängt schrecklich zu schlingern, die Nathen aus einander weichen, die Masten über Bord geschleudert werden, und zuweilen der gänzliche Untergang des Schiffs verursacht wird. Um nun während des Beyliegen in einem Sturm das Abtreiben und Abfallen zu vermeiden, kann man sich mit gutem Nutzen des Treibankers bedienen. Ein solcher Treibanker kann auf verschiedene Weise gemacht werden. Derjenige, welchen man Fig. 51. sieht, besteht aus 3 Raaen A A A, welche dergestalt mit einander verbunden sind, dass sie ein Dreyeck formiren, worin man ein neues dreydoppeltes Segel spannt, welches allenthalben gut durchgenäht und fest an die Raaen geschlagen werden muss. In der Mitte dieses Segels befindet sich ein rundes Loch, dessen Saum geleickt oder um ein Tau genäht ist

ist. Um die Nocken der Raaen legt man 3 Stroppen C C C, woran sich 3 Hahnpoten B B B befinden, die von Taljereeps-Troffen gemacht werden können, und sticht das Ende der Hahnpoten an ein Kabeltau D. Alsdann hängt man an das eine Ende dieses Dreyecks einen kleinen Anker oder anderes Gewicht, und sticht an eben diesem Ende eine Pferdelinie E E. Soll nun dieser so eingerichtete Treibanker gebraucht werden, so wird derselbe auf der Back luvwärts in See geworfen, und das Kabeltau mit der Pferdelinie nachgeführt, und durch Anziehung des letztern wird der Treibanker oder das Segel wieder aus der vertikalen Lage gebracht und eingeholet, wie man deutlicher aus der Figur siehet.

Einen ähnlichen Treibanker (Fig. 46.) kann man im Fall der Noth von einer Luke machen, welche durch kreuzweise über einander gehende Wuhlingen verstärkt worden, an die 4 Ecken dieser Luke befestige man die Enden eines Hahnpots, der ebenfals an ein Kabeltau gestochen wird, und binde an die eine Kante der Luke einen Boots-Anker, oder beschwere dieselbe mit hinlänglichem Gewicht, dass sie vertikal im Wasser stehe. Dieses Mittel kann aber wegen der kleinen Fläche, welche die Luke hat, von nicht gar grosser Wirkung seyn.

Auch bedienen sich andere, insonderheit einige holländische Fischerfahrzeuge, eines aus zweyen Raaen und einem kleinen Segel gemachten Treibankers, so wie man Fig. 48. sieht. In Franklins *Philosoph., and miscellaneous papers London* 1787 wird ein Treibanker vorgeschlagen, welcher aus zweyen Spieren besteht, (Fig. 52.) die in der Mitte mit einem Bolzen vereinigt sind, doch so, dass sich die kleinste Spier um den Bolzen bewegen könne. Ueber dieses rautenförmige Gestell wird ein Segel gespannt, und an das eine Ende derselben Gewicht gebunden und an das andere eine Boye befestigt, so dass dieser Treibanker, auf die Weise, wie man (Fig. 49) sieht, im Wasser stehet.

Noch ein anderer von Franklin erfundener Treibanker besteht aus einer Sparre a a a (Fig. 47). an dessen einem Ende 4 Klampen (Fig. 53. a) genagelt werden, in deren jede ein Arm b befestigt wird, so dass er sich an der Sparre auf und nieder bewege, und das Ganze dem Gestell eines Regenschirms gleiche: man überzieht solches alsdann mit starkem Segeltuch, und gebraucht es auf die Weise, wie man (Fig. 47) deutlich sieht.

10. Der Katanker.

Holl.	Katanker.
Dän.	Katanker.
Schw.	Katankar.
Engl.	A small anchor; or kedge-anchor used to back another larger one.
Franz.	Ancre à empenneller.
Ital.	Pennello.
Span.	Galga.
Port.	Ancora ou ferro a emrabachar.

So heisst jeder Anker, der zum verkatten eines andern Ankers gebraucht wird. (s. Erkl. 67.)

11. Ein Springanker.

Holl.	Springanker.
Dän.	Springankeret.
Schw.	Springankaret.
Engl.	A. Kedger or small anchor used when a ship is obliged to get under sail in a great storm.
Franz.	Une ancre à jet dont on se sert pour mettre à la voile pendant une tempête ou ouragan.
Ital.	Una ancoretta della quale si servono per far vela in tempo di burasca.
Span.	Un anclote de que usan en tiempo borrascoso para hacerse a la vela.
Port.	Hum ancorote de que usam em tempo borrascoso para dar á vela.

Diesen Namen giebt man auch dem Wurfanker; wenn man nämlich bey einem schweren Sturm unter Segel gehen muss, und solchen ausjagt, um nicht sogleich das grössere Ankertau zu kappen, sondern es so weit, wie möglich, einzuholen, auch damit das Schiff nach der Seite zu lenken, wohin man Absicht hat. Der Springanker wird, wenn man das schwere Tau gekappt und unter Segel ist, gemeiniglich aus den Klüsen geschlippt. Auf solche Weise liegen die Schiffe in Westindien, welche oftmals von einem plötzlichen Ouragan überfallen werden, fast beständig vor einem Springanker.

12. Der Wallanker.

Holl.	Anker aan Land.
Dän.	Ankeret hvormed Skibet er fortöyet ad Vallen (Landet) til.
Schw.	Landankaret.
Engl.	The shore anchor.
Franz.	L'ancre de terre.
Ital.	L'ancora di terra.
Span.	El ancla de tierra.
Port.	Ancora de terra que está ferrada da parte de terra.

So nennt man bey einem Schiffe, welches nahe beym Lande vor zwey Ankern liegt, denjenigen Anker, welcher an der Wall oder Landseite ausgeworfen worden, zum Unterschied von dem an-

andern, welcher an der Seefeite liegt und der daher der Seeanker genannt wird: Der letztere mufs allezeit der fchwerfte feyn.

13. Der Seeanker.

Holl. Anker uitter Zee.
Dän. Ankeret hvormet Skibet er fortöyet ad Söen til.
Schw. Sjöankaret,
Engl. The fea anchor or that which lies towards the offing.
Franz. L'ancre du large.
Ital. L'ancora del largo.
Span. El ancla de fuera.
Port. Ancora de fora, que está lançada para a parte do mar.
f. Erklärung 12.

14. Der Fluthanker.

Holl. Vloedanker.
Dän. Flodankeret.
Schw. Flodankaret eller Ankaret emot Floden.
Engl. The Flood anchor.
Franz. L'ancre de flot.
Ital. L'ancora di fluffo.
Span. Un ancla para el flujo.
Port. Ancora para enchente.
S. Erklärung 15.

15. Der Ebbanker.

Holl. Ebanker.
Dan. Ebbeankeret.
Schw. Ebbankeret eller Ankaret emot Ebben.
Engl. The ebbanchor.
Franz. L'ancre de jufant.
Ital. L'ancora di rifluffo.
Span. Un ancla para reflujo.
Port. Ancora pare vafante.

In eben dem Verftande wie wir 12 und 13 gefagt haben, nennt man Fluth und Ebbanker diejenigen, welche das Schiff bey dem fteigenden und fallenden Waffer halten.

16. Ein Hafen- oder Kettenanker. Fig. 41.

Holl. Een Hofftee.
Dän. Et Anker fom er befæftet i Havnene til at binde Skibene faft.
Schw. Et Hamn Ankare.
Engl. The moorings, alfo a large anchor funk in a harbour whereby to warp fhips in and out.
Franz. Une ancre à demeure, corps mort.
Ital. Ancora di dimora, di catene.
Span. Anclas de cadena en un puerto, un muerto.
Port. Anclas de corrente, amaração do Rey.

Ein beftändig in dem Hafen liegender Anker, zuweilen aber auch mehrere, die mit Ketten zufammen verbunden find und woran die Schiffe nach gefchehener Abtakelung befeftigt werden. In England und befonders zu Deptfort, Chatam, Portsmouth, Plymouth &c., findet man folche fehr häufig. Sie werden dafelbft Moorings genannt, und man fiehet eine Abbildung davon (Fig. 41,) wo aa die Befeftigung der Kette am Lande oder am Ufer bedeutet.

17. Der Ankerarm.

Holl. Ankerarm.
Dän. Ankerarmen.
Schw. Ankararmen.
Engl. The arms.
Franz. Les bras.
Ital. Le braccia.
Span. Los brazos.
Port. Os braços

So heiffen die krummen Eifen oder Arme CA, CB (Fig. 1.) welche an den Ankerfchaft CE gefchmiedet find und in den Grund faffen, wie man (Fig. 11. a) fieht.

18. Das Ankerauge.

Holl. Het Oog in't Anker Schagt.
Dän. Ankeröyet.
Schw. öglan hvaruti Ringen sättes.
Engl. The eye.
Franz. L'oeillet, ou le trou.
Ital. L'occhio.
Span. El ojo.
Port. O olho.

Das Loch (Fig. 1. E.) in dem Ankerfchaft wodurch der Ring r. geht.

19. Die Ankerboye.

Holl. Ankerboei.
Dän. Ankerboye.
Schw. Ankarboja.
Engl. The buoy.
Franz. La bouée.
Ital. Un gavitello, una boa.
Span. La boya.
Port. A boia.

Die Ankerboye, (Fig. 30. b.) ift ein Zeichen, welches die Stelle anzeigt, wo der Anker liegt und daher auf dem Waffer fchwimmen mufs. Sie ift entweder von Holz (welches eine Blockboye genannt wird) oder Kork, zuweilen auch von einer Tonne gemacht und zu mehrerer Feftigkeit mit Tauen (Fig. 33, 34, 35, aa) umfchlungen,

gen, welche man die Stroppen der Boye nennt. Die Fig. 33 ſtellt eine Tonnenboye vor, die Fig. 34 und 35 aber eine Korkboye, wovon erſtere nach franzöſiſcher, letztere aber nach ſpaniſcher Art eingeſtropt iſt. Das Tau (dd Fig. 30,) womit die Boye an den Anker befeſtigt wird, heiſst das Boyereep und es iſt daſſelbe mit einem Schotenſtich x um die Boye und mit zweyen Halbſtichen (cc) um das Ankerkreuz geſchlagen, und das Ende mit Bindſeln f f an dem Schaft belegt. Das Boyereep wird auch zuweilen auf die Weiſe, wie man (Fig. 31. aa) ſieht, um kleine Anker geſtochen. Das Ende Tau (Fig. 30. h,) womit man die Boye ergreift und ins Boot nimmt, wenn der Anker gelichtet werden ſoll, heiſst der Kattenſtehrt (das iſt Katzenſchwanz). Alle Schiffe, welche in Häfen oder auf Rheden ankern, müſſen mit einer Boye verſehn ſeyn, weil es höchſt gefährlich iſt ſolches zu unterlaſſen; auch iſt es wegen des Schadens welchen andere Schiffe darüber leiden können bey Strafe verboten.

20. Eine Korkboye. Fig. 34, 35.

Holl. Korkboei.
Dän. En Korkboye.
Schw. En Korkboja.
Engl. A cork-buoy.
Franz. Une bouée de liege.
Ital. Una boa di nata.
Span. Una boya de corcho.
Port. Huma boia de cortiça.

ſ. Erklärung 19.

21. Eine Tonnenboye. Fig. 33.

Holl. Tonneboei.
Dän. En Töndeboye.
Schw. En Tunnboja.
Engl. A nun buoy.
Franz. Une bouée en baril.
Ital. Una boa di barile.
Span. Una boya de baril.
Port. Huma boia de pipa.

ſ. Erklärung 19.

22. Eine Blockboye.

Holl. Blockboei.
Dän. En Træboye.
Schw. En Träboja
Engl. A wooden buoy,
Franz. Une bouée de bois.
Ital. Una boa di legno, un gavitello.
Span. Una boya de palo.
Port. Huma boia de pao.

ſ. Erklärung 19.

23. Das Ankerboyereep. Fig. 30, dd.

Holl. Boeireep.
Dän. Et Boyereb.
Schw. Bojrepet.
Engl. The buoy-rope.
Franz. L'orin. *In der mittel. See* gaviteau.
Ital. La gruppia.
Span. El orinque.
Port. Hum orinque.

ſ. Erklärung 19.

24. Das Ankerflott ein wenig gebräuchliches Wort für Ankerboye.

25. Die Ankerflügel oder Flünke. Fig. 1. G. B. Fig. 3, AAB.

Holl. Ankertanden of Handen, Klouwen.
Dän. Sandborerne, Sandſpaane, Floyene,
Schw. Flyna, Flyet.
Engl. The palms, the flukes.
Franz. Les pattes, les ailes.
Ital. Le patte, le marre, le zampe.
Span. Las uñas.
Port. As unhas, as patas.

Die platten beynahe dreyeckigten Stücke Eiſen, welche an das äuſserſte Ende der Arme geſchmiedet ſind (Fig. 2 und 3 AAB) damit dieſelben mehr Grund faſſen und nicht ſo leicht ausreiſſen können.

26. Die Ankerfütterung.

Holl. Ankervoedering.
Dän. Ankerfoeringen.
Schw. Ankar Fodringen.
Engl. The lining of the bow.
Franz. Un couſſin d'ancre, un renfort.
Ital. Un parabordo per l'ancora.
Span. Una concha.
Port. Huma rapoza.

Die Schutzbretter; welche vorne an jeder Seite des Schiffs über die Planken genagelt ſind, damit dieſe von den Flügeln des Ankers bey dem Aufſetzen und Niederlaſſen deſſelben nicht verletzt werden.

27. Das Ankergeld oder Hafengeld.

Holl. Havengeldt, Ankeraſie Regt en Geldt.
Dän. Havnepenge.
Schw. Ankarpennningar, ſom betalas för Ankrande.
Engl. The duty of anchorage.
Franz. Le droit d'ancrage.
Ital. Il dritto d'ancoramento.
Span. El derecho de puerto.
Port. Deſpacho do porto.

Das Geld, welches man für die Freyheit in einem Hafen zu ankern an die Regierung des Landes bezahlt.

28. Der Ankergrund.

Holl. Ankergrond.
Dän. Ankergrund.
Schw. Ankargrund, Ankarbotten.
Engl. Anchoring ground (a Birth.)
Franz. Le mouillage.
Ital. Ancoramento.
Span. El ancoraje o anclaje.
Port. Ancoradouro.

So wird die Stelle des Meers, wo man ankern kann genannt. Der Grund muss nicht zu tief seyn, damit man ihn mit dem Ankertau erreichen könne. Er muss auch fest genug seyn, um die Anker zu halten und dabey rein, das heisst, ohne Klippen, woran sich die Ankertaue sonst zerreiben können (NB. das englische Wort *Birth* und das französische *Evitée* und *Evitage* bedeuten den ganzen Raum den das Schiff nöthig hat, um alle Bewegungen um seinen Anker zu machen). Wenn der Grund nun alle diese guten Eigenschaften hat so wird derselbe guter Ankergrund genannt und so heisst im Gegentheil schlechter Ankergrund solcher, der entweder gar zu los oder auch voller Klippen ist s. Schlickgrund, Steckgrund und scharfer Grund.

29. Guter Anckergrund.

Holl. Goedt Ankergrond.
Dän. Göd Anker Bund.
Schw. God Ankargrund.
Engl. Good anchoring ground.
Franz. Bon mouillage.
Ital. Buon fondo.
Span. Buen fondo.
Port. Bom fundo.

s. Erklärung 28.

30. Schlechter Anckergrund.

Holl. Quaade Grond.
Dän. Slet Anker Bund.
Schw. Slem Ankargrund.
Engl. Bad anchoring ground, foul bottom.
Franz. Mauvais fond.
Ital. Cattivo fondo.
Span. Mal fondo.
Port. Mào fundo.

s. Erklärung 28.

31. Der Ankerhaken oder Katblockhaken.

Holl. Ankerhaak, Kathaak.
Dän. Kathage.
Schw. Kathake.
Engl. The cat-hook.
Franz. Le croc de capon.
Ital. Il gancio del capone. *Ven.* ganzo.
Span. El gancho de la gatta.
Port. O gancho do cadernal do Turco.

Der Haken des Katzblocks, (vulgo Katblocks) womit man den Ring des Ankers, wenn er aus dem Wasser kömmt ergreift oder fängt, um den Anker, vermittelst des Katzläuffers b b b, Fig. 19. unter den Krahnbalken d d zu winden, welche Handlung in der Seesprache, den Anker aufkatzen (vulgo aufkatten) genannt wird.

32. Der Ankerhals, Fig. 1. C.C.

Holl. Ankerhals.
Dän. Det stærkeste af Læggen hvortil Armene ere smedede.
Schw. Ankarhalsen.
Engl. The clutching of the arms, the trent of an anchor.
Franz. Le collet, le fort de l'ancre.
Ital. Il collare, la parte la più forte del usto.
Span. El cuello.
Port. O cöllo.

Der stärkste Theil des Ankerschafts oder die Stelle, wo er an die Arme geschweist worden.

33. Die Ankerhände, s. 25.

34. Das Ankerkreutz,

Holl. Ankerkruis.
Dän. Ankerkrydset.
Schw. Ankarkors.
Engl. The crown.
Franz. La croisée, la crosse, le diamant.
Ital. La croce, il diamante.
Span. La cruz.
Port. A cruz.

Dasselbe wird von den beyden Armen, die an den Schaft geschweist sind, formirt. Das französische Diamant und italienische Diamante heisst eigentlich die Spitze D. Fig. 1.

35. Die Ankerkrücke, s. 50.

36. Das Ankerrecht, s. 27.

37. Der Ankerring.

Holl. Ankerring.
Dän. Ankerringen.
Schw. Ankarringen.
Engl. The ring.
Franz. L'arganeau.
Ital. La cigalla, l'anello.
Span. El arganeo.
Port. O anete.

Der eiserne Ring (Fig. 1. r.) an dem Ankerschaft, woran das Ankertau befestigt wird.

38 Die

38. Die Ankerrührung, (vulgo der Röring) Fig. 1. ppp.

Holl. Ankerroering.
Dän. Ankerröringen.
Schw. Ankarröring.
Engl. The puddning.
Franz. La boudinure, emboudinure.
Ital. La ghirlanda.
Span. La anetadura.
Port. O forro do anete.

Eine Art Bekleidung des Ankerringes, welche von alten Tauen gemacht wird, um das Ankertau für den Rost des Eisens zu bewahren, und auch den Ring dicker zu machen, damit das Ankertau, welches sich seiner Dicke wegen nicht gut biegen läſst, desto besser um denselben schliessen könne. Der Name Rührung (vulgo Röring) kömmt vielleicht daher, weil die Tauen, womit dieselbe gemacht wird, gleichsam um den Ring gerührt oder gewunden werden.

39. Die Ankerruthe.

Holl. Ankerroede.
Dän. Læggen.
Schw. Läggen.
Engl. The shank or beam.
Franz. La verge (vulgo vergue.)
Ital. La verga.
Span. La caña.
Port. A astea.
s. Erklärung 40.

40. Der Ankerschaft, Fig. 1. Ch.E.

Holl. Ankerschagt, Ankersteel.
Dän. Læggen.
Schw. Läggen.
Engl. The shank or beam.
Franz. La verge (vulgo vergue.)
Ital. L'usto o fusto.
Span. La caña.
Port. A astea.

Die eiserne Stange, welche die Länge des Ankers ausmacht, und woran unten die Arme geschweiſst sind. Man unterscheidet daran das Viereck (Fig. I. eEm), wo an beyden Seiten die Nüsse (Fig. 1. t, t) angeschweiſst sind. Dieses sind nämlieh die beyden Zapfen, welche an jeder Seite in die Seitenhölzer, woraus der Ankerstock bestehet, hinein gehen, um zu mehrerer Befestigung desselben zu dienen.

41. Das Viereck des Anker-Schafts, Fig. 1. eEm.

Holl. Her Vierkant van het Ankerschagt.
Dän. Det Firkantede paa Læggen.
Schw. Fyrkantet på Læggen.
Engl. The square end of the shank.
Franz. L'encolure ou le quarré au bout de la verge.
Ital. La parte superiore dell'usto, il quadrato.
Span. La cabeza cuadrada de la caña donde passa el arganeo.
Port. A parte quadrada da astea.
s. die Erklärung 40.

42. Die Nüsse des Ankerschafts, Fig. 1. t t.

Holl. De Neuten van het Vierkant.
Dän. Nödderne.
Schw. Nötter.
Engl. The nuts.
Franz. Les tenons, les tourillons.
Ital. Le prese, le orecchia.
Span. Las orejas.
Port. As orelhas.
s. die Erklärung 40.

43. Die Ankerscheuer, s. 26.

44. Das Ankerseil, s. 53.

45. Die Ankerspitzen (vulgo Pünten), Fig. 1. B und A.

Holl. De Punt.
Dän. Næbbet.
Schw. Ankarnäbben.
Engl. The bill.
Franz. Le bec.
Ital. La punta, il becco.
Span. El pico.
Port. O bico de papagayo.

Die äussersten Spitzen der Arme des Ankers.

46. Der Ankerschuh.

Holl. Ankerschœnen.
Dän. Ankerskoe.
Schw. Skon på Ankaret.
Engl. The shoe.
Franz. Les souliers.
Ital. Le scarpe.
Span. La zapata.
Port. O çapato, a rapoza da unha.

Eine Art hölzerner Schuh für den Ankerflügel, damit bey dem Aufsetzen oder Niederlassen des Ankers, oder wenn er an der Seite des Schiffs in der Rustlinie hängt, die Spitzen desselben, die Seitenplanken nicht verletzen. Vormals nannte man auch Ankerschuhe zwey Bretter, die mit Tauen um die Ankerarme gebunden wurden,

den, damit sie mehr Fläche bekamen und besser Grund fassen konnten. jezt werden solche aber gar nicht mehr gebraucht.

47. Der Ankerschmid.
Holl. Ankerschmid.
Dän. En Ankersmed.
Schw. En Ankarsmed.
Engl. An anchorsmith.
Franz. Un forgeron d'ancre.
Ital. Fabbro d'ancore.
Span. Un forjador de ancoras.
Port. Hum forjador de ancoras.

48. Die Ankerstange, s. 40.

49. Der Ankerstich.
Holl. Ankersteek.
Dän. Ankerstik.
Schw. Ankarstek eller Kabelstek.
Engl. The clinch of a cable.
Franz. Une etalingure du cable.
Ital. Una maglia, un magliettone, un mezzo collo, una ormeggiatura. (Der Ankerstich eines Kabeltaues oder einer Pferdelinie heisst auch remolco Fig. 26.)
Span. Una malla.
Port. Huma malha, huma talingadura.

Der Theil des Ankertaues, welcher auf die Art, als man (Fig. 25. a a a) sieht, um den Ring gestochen worden.

50. Der Ankerstock.
Holl. Ankerstok.
Dän. Ankerstok.
Schw. Ankarstocken.
Engl. The stock.
Franz. Le jas.
Ital. Il cepo.
Span. El cepo.
Port. O cepo.

Das Holz (Fig. 2. A. B) welches um das Viereck des Schafts sitzt, es besteht aus zweyen ähnlichen Stücken, welchen die Franzosen den besondern Namen Jumelles geben, und die mit eisernen Banden, welche die Ankerstocks-Banden genennt werden, zusammen verbunden sind. Zuweilen werden statt dieser Bande auch wohl Taue genommen, und alsdann nennt man solche Wuhlingen des Ankerstocks.

51. Die Ankerstocksbanden, Fig. 2. c c.
Holl. Banden tot de Ankerstok.
Dän. Jern Baand paa Ankerstoken.
Schw. Järn Band på Ankarstocken.
Engl. The hoops of the anchorstock.
Franz. Les cercles du jas.
Ital. Cerchj di ferro per il cepo.
Span. Los funchos del cepo.
Port. As chapas do cepo.
s. Erkl. 50.

52. Die Ankertalje, Pentertalje.
Holl. Pentertaalje om het Anker te kippen.
Dän. Penter eller Penteltalye at kippe Ankeret.
Schw. Fisktalja, Pentertalja.
Engl. The fish-tackle.
Franz. Le palan du Davied. (Die Franzosen nennen gewöhnlich das Vorseitentakel la candelette.)
Ital. Il paranco del pescante.
Span. El apparejo del pescante.
Port. Talha do pao de ferviola.

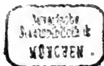
Die Talje (Fig. 12. a a), welche an dem Hanger e, der an dem Penterbalken c c befestigt ist, hängt, um damit den Anker auf den Bug zu setzen. Die Franzosen gebrauchen keine Pentertalje, sondern setzen den Anker mit dem Vor-Seiten-Takel auf. Man sehe die 75ste Erklärung.

53. Das Ankertau, Schwertau, Kabel.
Holl. Ankertouw, Zwaartouw, Kaabel.
Dän. Ankertovet, Sværtov.
Schw. Ankartåg, Kabel, Svår Tåg.
Engl. The cable.
Franz. Le cable.
Ital. La gomena.
Span. El cable.
Port. Amarra.

Das Ankertau oder Kabel dient dazu, die Schiffe auf einer Rhede oder in einem Hafen vor Anker zu halten, und ist ein dickes und starkes Tau, welches aus 3 dünnern, die man Kardeele nennt, geschlagen worden; jedes Kardeel ist wieder aus 3 Strängen oder Tochten (vulgo Duchten) zusammen gedreht, wovon jede wieder aus einer mehr oder wenigern Anzahl dünner Faden, welche Kabelgarn heissen, besteht, (s. Tau.)

Ursprung des Worts Kabel.

Was den Ursprung des Worts Kabel betrift, so leitet Ducange solches aus dem Arabischen her, von (Habl) Tau oder dem Hebräischen (Chebl), und in der That hat das Wort Kabel viele Aehnlichkeit mit dem Hebräischen; auch muss ich gestehen, dass man im Propheten Jonas



nas viele Stellen findet, wo Chebalim Schiffstauwerk bedeutet. Da aber die Griechen unstreitig bessere Seefahrer gewesen, als die Juden, und wir mit den erstern in der Seesprache weit näher verwandt sind, als mit den letztern, denn wir werden in diesem Werke oftmals Gelegenheit haben zu sehen, dass viele Theile des Schiffs noch fast eben denselben Namen führen, den ähnliche Theile bey den Griechen gehabt haben, so scheint es mir weit natürlicher das Wort Kabel von dem Kamelos (Ankertau) der Griechen oder Camelus der Lateiner herzuleiten, welches aber sichtbar nicht von dem hebräischen Wort Chebl, sondern von Gamel herkömt; und da in der griechischen Sprache das Wort Kameel auch ein Ankertau bedeutet, so hätte man füglicher das Gleichniss im Matthäo: "Es ist leichter, dass ein "Kameel durch ein Nadelöhr gehe &c.,, durch Ankertau übesetzen können.

Verschiedenheit der Ankertaue.

Fast alle Ankertaue werden aus 3 Kardeele geschlagen, oder sind dreyschäftig; doch findet man in Italien und in der Provence auch vierschäftige. In Spanien, Portugal und Italien, wie auch in America, zu Campeche und Nikaragua, wo der Hanf nicht so überflüssig ist, als im nördlichen Europa, werden auch viele Ankertaue von dem Bast der Feigenbäume verfertiget, und insonderheit führen die Schebecken und Pinken solche Taue. Ebenfalls macht man in der mittelländischen See viele Taue von einer Art Binsen (s. Sparto fr. Sparton), die sehr stark sind, und sich ziemlich lange halten, insonderheit Ankertaue, die häufig im Wasser liegen.

Länge der Ankertaue.

Fast alle Ankertaue werden 150 Faden oder 900 Fuss lang gemacht, und dieses findet auch auf Kauffarthey-Schiffen Statt, doch diejenigen ausgenommen, welche auf den Wallfischfang nach Grönland fahren, denn diese gebrauchen nur Ankertaue von 120 Faden Länge.

Es ist nicht üblich, die Ankertaue länger als 150 Faden zu machen, ungeachtet man oftmals längere gebrauchen muss, sondern man splitset alsdenn zwey zusammen. Zum Beyspiel, wenn ein Schiff in sehr tiefen Wasser ankern sollte. Ob es gleich nicht Gebrauch ist, in mehr als 40 Faden tiefen Wasser zu ankern, so würde man sich bey einem Sturm augenscheinlicher Gefahr aussetzen, wenn man das Ankertau nicht verlängerte, denn durch das Stampfen des Schiffs könnte dasselbe, da es in einer zu perpendikularen Richtung steht, den Anker leicht aus dem Grunde heben. Man kann einigermassen aus dem Winkel, den das Ankertau mit der Oberfläche des Wassers macht, urtheilen, welche Richtung es auf dem Grunde haben muss.

Ein langes Tau wird auch nicht so leicht brechen, wie ein kurzes, weil es sich weiter aus einander dehnen kann, ehe es die gröste Spannung erreicht. Ein Schiff stampft auch bey einem langen Tau lange nicht so hart, als bey einem kurzen.

Die Anzahl der schweren Taue, welche ein Kriegsschiff führt, ist nach der Grösse der Schiffe verschieden. In England haben die beyden ersten Charters oder Schiffe von 100 bis 80 Kanonen 9 schwere Taue, 74 Kanonenschiffe bis zu Fregatten von 32 Kanonen 7, kleinere von 28 Kanonen 6, und die kleinsten 5, ohne das Kabeltau, welches alle genannte Schiffe besonders haben. In Frankreich haben die beyden ersten Charters nur 7, Schiffe von 74 Kanonen 6, und Fregatten 5 bis 6. Spanische Schiffe, die mehr als 50 Kanonen haben, führen gewöhnlich 7 schwere und 4 Kabeltaue. Die übrigen europäischen Nationen führen auch nur 6 bis 8 schwere Taue auf ihren Kriegsschiffen.

Dicke der Ankertaue.

Wie man das Gewicht der Ankertaue findet, wenn man ihren Umkreis kennt, wird man beym Artikel Tau sehen. Die Dicke eines Ankertaues ist ½ Zoll für jeden Fuss von der grösten Breite des Schiffs.

54. Das Pflichtankertau.

Holl. Plegttouw.
Dän. Pligttovet.
Schw. Pligttäget.
Engl. The sheet cable, the master cable.
Franz. Le maitre cable.
Ital. La gomena maestra o d'esperanza.
Span. El cable mayor, el cable de forma.
Port. Amarra de forma.

Ist das Ankertau, welches bey dem Anker gleiches Namens gebraucht wird, s. Erkl. 1.

55. Das tägliche Ankertau.

Holl. Daagelyks Touw of Daags Touw.
Dän. Daglig Tovet.
Schw. Dageliga Täget.
Engl. The best bower cable.
Franz. Le cable ordinaire.
Ital. La secunda gomena.
Span. El cable de uso.
Port. Segunda amarra.

Wird

Wird ebenfalls bey dem Anker gleiches Namens gebraucht, f. Erkl. 4.

56. Das Teuankertau oder Teutau.
Holl. Tuy-Touw.
Dän. Töy Tovet.
Schw. Tög Täget.
Engl. The fmall bower cable.
Franz. Le cable d'affourche, le cable d'affour.
Ital. La terza gomena.
Span. El cable de leva.
Port. Terceira amarra.

Auch diefes wird bey dem Anker gleiches Namens gebraucht, f. Erkl. 5.

57. Das Wurfankertau oder Kabeltau.
Holl. Kaabel Touw.
Dän. Kabeltovet.
Schw. Kabeltäget.
Engl. The ftream cable.
Franz. Le cable de touée.
Ital. La gomenetta.
Span. El calabrote.
Port. Amarrete.

Das dünnfte von allen Ankertauen, welches beym Wurfanker gebraucht wird. (f. Erkl. 6.) Doch nimmt man auf kleinen Schiffen auch eine Pferdelinie dazu.

58. Die Ankerwache.
Holl. Ankerwagt
Dän. Ankervagt.
Schw. Ankarvacht.
Engl. The anchor watch.
Franz. La garde.
Ital. La guardia dell'ancora.
Span. La guarda del ancla.
Port. A guarda da ancora.

Die auf Kriegsfchiffen zur Bewachung der Anker beftimmte Mannfchaft.

59. Der Ankerwächer.
Holl. Waaker of Wagter.
Dän. Ankervægter, (en liden Boye fom fættes paa en ftor Boye.)
Schw. Wäktare.
Engl. A breakwater.
Franz. Vid. 19.
Ital. Vid. 19.
Span. Vid. 19.
Port. Vid. 19.

So heifst auch eine Ankerboye oder vielmehr eine zweyte Boye, welche an die erftere geftochen wird, wenn diefelbe nicht wacht oder blind fteht.

60. Das Ankerzeichen, f. 19.

61. Der Ankerzoll, f. 27.

62. Ankern, zum Anker gehen, fich vor Anker legen.
Holl. Ten Anker komen, het Anker werpen, Zetten.
Dän. Kafte Ankeret, lade Ankeret falde, lægge fig for Anker.
Schw. Ankra, kafta eller läta falla Ankaret.
Engl. To caft anchor, to come to an anchor, to let go an anchor, to bring up.
Franz. Jetter l'ancre, mouiller, donner fond, mettre le vaiffeau fur le fer.
Ital. Dar fondo, ancorare.
Span. Dar fondo.
Port. Dar fondo.

Diefes gefchiehet, indem man die Parturlinie c c c Fig. 19, worinn der Anker, wenn er fallen foll, nur allein hängt, los macht, und das Ankertau f f nachviert oder nachgehen läfst. Man fehe auch die 130fte Erkl.

63. Vor Anker liegen bleiben.
Holl. Vor Anker leggen blyven.
Dän. Blive liggende for Anker.
Schw. Blifva liggandes för Ankar.
Engl. To remain riding at anchor.
Franz. Demeurer fur le fer.
Ital. Reftare fopra le ancore.
Span. Reftar fobre las ancoras.
Port. Ficar a ancora, reftar ancorando.

64. Den Anker lichten.
Holl. Het Anker ligten.
Dän. Lætte Ankeret.
Schw. Lyfta Ankaret.
Engl. To weigh the anchor.
Franz. Lever l'ancre.
Ital. Levare l'ancora, falparla.
Span. Levare el ancla.
Port. Levare ancora.

Den Anker mit dem Boyereep oder auch mit dem Ankertau felbft wieder aus dem Grunde heben, um das Schiff los zu machen, wenn man unter Segel gehen will. Man fehe auch die 132fte Erkl.

65. Der Anker ift triftig, der Anker fetzt durch, das Schiff treibt vor Anker.
Holl. Voor zyn Anker dryven, Meegaan.
Dän. Skibet driver, flæber Ankeret med.
Schw. Ankaret dragger med.

Engl. To drag the anchor, to bring the anchor home.
Franz. Chasser sur les ancres (*alt. Franz.* arer) le vaisseau chasse, l'ancre laboure.
Ital. L'ancora ara il fondo, la nave caccia (vulgo ciassa) sopra le ancore. *Ven.* cazzar.
Span. Garrear.
Port. Garrar, arrastar as ancoras.

Heisst, dass der Anker nicht festhält, und das Schiff solchen mit fortschleppt. Es kann diess durch die Gewalt des Windes und der hohen See geschehen oder auch von der Beschaffenheit des Grundes herrühren. Es ist eine höchst gefährliche Sache und verursacht oftmals den gänzlichen Untergang eines Schiffs, wenn es sich nahe an der Küste befindet und auf dieselbe treibt. Von einem Schiffe, welches auf diese Weise auf den Strand geräth, sagt man in der Seesprache, es hat triftig gerahkt. Von einem Anker, welcher anfängt triftig zu werden, sagt man, er geht durch.

66. Den Anker oder vielmehr das Kabel kappen.

Holl. Het Kaabel kappen.
Dän. Kappe Ankertovet, bort kappe.
Schw. Kappa Täg.
Engl. To cut the cable.
Franz. Couper le cable.
Ital. Tagliare la gomena.
Span. Picar el cable.
Port. Picar a amarra.

Das Ankertau mit einem Beil abhauen, welches aber nur in der äussersten Noth geschiehet, wenn man entweder bey einem Sturm oder feindlichen Ueberfall keine Zeit hat, den Anker zu lichten, oder auch die Unmöglichkeit davon sieht. Auf Kauffarthey-Schiffen muss der Kapitain vorher seine Leute dabey zu Rathe ziehen.

67. Den Anker verkatzen (vulgo verkatten.) Fig. 40.

Holl. Het Anker verkatten.
Dän. At katte et Anker paa et andet.
Schw. Katta et Ankare på et annat.
Engl. To back the anchor.
Franz. Empeneler.
Ital. Penellare o appenellare una ancora
Span. Dar la zapata a la uña del ancla.
Port. Emrabachar huma ancora

An das Kreuz des einen Ankers noch einen andern binden. Z. E. Wenn der Grund steil oder zum Halten des Ankers nicht tauglich ist. Man nennt diesen zweyten Anker eine Katze (vulgo Kat) und daher ist das Wort verkatzen entstanden.

68. Den Anker bekleiden.

Holl. Het Anker bekleeden.
Dän. At skoe Ankeret, sætte Skoen paa Floyene.
Schw. Sätta skon på Ankaret.
Engl. To shoe the anchor.
Franz. Brider l'ancre.
Ital. Mettere la scalpa.
Span. Engargar o engalgar el ancla.
Port. Por o çapato na unha (estacar a ancora.)

Hiess ehedem an den Flügel des Ankers zwey Bretter binden, so, dass sich derselbe zwischen den beyden Brettern befand, um dadurch zu verhindern, dass der Anker nicht zu tief in einen schlammigten Grund fallen sollte oder auch um demselben mehr Fläche zu geben, damit er besser Grund fassen und halten konnte. Jetzt sind aber solche Bekleidungen des Ankers gar nicht mehr im Gebrauch und man versteht unter Anker bekleiden so viel, als den Ankerschuh auf den Flügel setzen.

69. Das Tnkertau schladden, mit Schladding, Smarting, Sarying und Platting bekleiden, das Ankertau bekleiden.

Holl. Het Kabel bekleeden, met Slabbing, Smarting, Zarwing en Platting.
Dän. Klæde Tovet, lægge Klædninger paa Tovet af Sladdinger, Smertinger, Sarvinger og Plattinger.
Schw. Kläda et Täg met Sladdingar, Smartingar, Sarfvingar, eller Plattingar.
Engl. To serve the cable with keckling, parceling, plat and foxes.
Franz. Fourrer le cable avec de vieux cordages, vieille toile, badernes & sangles ou tresses.
Ital. Fasciare la gomena, far la manica con vechj capi, capa, baterna e morsello *Ven.* imbaronare la gomena.
Span. Forrar el cable con cabos viejos, capa, baderna y cajeta.
Port. Forrar a amarra com cabos velhos capa, abaderna e gaixeta.

Das Ankertau bekleiden heisst überhaupt: Dasselbe mit alten Tauen oder eigentlich dazu gemachten Sarwingen und Plattingen an solchen Stel-

Stellen bewinden, wo es ausgesetzt ist sich zu scheuern. In den Klüsen bekleidet man das Ankertau gewöhnlich mit Sarvingen und legt alsdann zwischen oder über diese Sarvingen noch Schlattingen, das ist altes Tauwerk, und überzieht dann dasselbe noch mit altem Segeltuch oder wie Seeleute sagen, mit Schmarting. Wenn der Grund scharf ist, so wird der unterste Theil des Ankertaues, so weit wie es nämlich auf dem Grunde liegt, gleichfalls bekleidet.

70. Den Anker versetzen.

Holl. Het Anker verzetten.
Dän. Vinde Ankeret hiem for at forsætte det.
Schw. Forsätta Ankaret.
Engl. To change a birth.
Franz. Relever l'ancre.
Ital. Mutare l'ancora.
Span. Emendar el ancla.
Port. Levar a ancora para a emendar.

Den Anker wieder lichten um ihm eine bessere Stelle zu geben.

71. Der Anker ist auf und nieder. Fig. 24.

Holl. Het Anker is op en neer.
Dän. Ankeret er lige op og ned.
Schw. Ankaret står up och ned under Klyset.
Engl. The anchor is a-peek.
Franz. L'ancre est à pic.
Ital. L'ancora é a picco.
Span. El ancla esta a pique.
Port. A ancora esta a pique.

Wenn das Ankertau so weit eingewunden ist, dass das Schiff senkrecht über dem Anker steht und derselbe noch mit dem Kreuze den Grund berührt, so sagt man der Anker ist auf und nieder.

72. Den Anker fischen oder nach dem Anker fischen.

Holl. Het Anker visschen.
Dän. Fiske efter Ankeret.
Schw. Fiska Ankaret.
Engl. To drag or sweep the bottom for an anchor lost.
Franz. Draguer l'ancre.
Ital. Rossegare l'ancora.
Span. Rastrear el ancla.
Port. Rossegar huma ancora.

Ein Anker, welcher seine Boye verlohren hat, und zu dem man nicht mit dem Schiffe kommen kann um ihn zu lichten, wird mit einem sogenannten Fischtau, (Fig. 13. aa.) dessen Enden an zwey Böte befestigt sind und wovon die Mitte mit Bley beschwert ist und auf dem Grunde schlept, wieder aufgefischt: Auch sucht man auf solche Weise einen gekapten Anker, wenn man ungefähr weiss, wo derselbe liegt.

73. Auf den Anker zu steuern, nach dem Anker zu gieren.

Holl. Op't Anker stuuren.
Dän. Styre Skibet (eller giire) til Ankeret i Hiemvindingen.
Schw. Styra Skeppet til Ankaret.
Engl. To steer a ship to her anchor.
Franz. Gouverner sur l'ancre.
Ital. Governare sull' ancora.
Span. Gobernar sobre el ancla.
Port. Governar sobre a ancora ou sobre a boia.

Wenn man den Anker lichten will und der Strom stark geht, so setzt man wohl ein kleines Segel bey und steurt auf den Anker zu, um dadurch sowol die Arbeit bey dem Spill zu erleichtern, als auch zu verhindern, dass das Ankertau sich nicht zu sehr spannt und in den Klüsen scheuert.

74. Den Anker zu Hause holen oder einholen.

Holl. 'T Anker te Huis haalen, 't Anker winden, Kaabel korten of insteeken.
Dän. Opvinde Ankoret, vinde Ankeret hiem.
Schw. Hala Ankaret, vinda på Ankaret.
Engl. To heave in the cable.
Franz. Virer l'ancre.
Ital. Virarsi o virare l'ancora.
Span. Virar sobre el ancla.
Port. Virar a amarra.

Das Ankertau mit dem Spill einwinden und den Anker mit dem Boot oder auch mit der Barkasse lichten.

75. Den Anker aufsetzen, auf den Bug setzen, oder den Anker kippen, ihn aufspentern.

Holl. Het Anker opzetten, op den Boeg-zetten, kippen.
Dän. Kippe Ankeret.
Schw. Kipa Ankaret, hala det up lång sidan.
Engl. To fish the anchor.
Franz. Traverser l'ancre, mettre l'ancre en place.
Ital. Traversare l'ancora.
Span. Alotar o arrizar el ancla, poner el ancla a su lugar.

Port.

Port. Pôr a ancora no feu lugar, pôr a roffa.

Den Arm, des vor dem Krahn hängenden oder aufgekatzten Ankers, (Fig. 19) mit dem Penterhaken (Fig. 12. b.) faffen und vermittelft der Pentertalje a a denfelben auf die Seite des Schiffs winden, um ihn dafelbft mit der Rufdlinie zu befeftigen. Diefer Gebrauch der Pentertalje ift faft bey allen Nationen üblich und auch in der That fehr vortheilhaft, weil der Anker in einer gewiffen Weite von der Seite des Schiffs bleibt und der Flügel deffelben die Seiten Planken nicht verletzt. Die Spanier und Franzofen bedienen fich des Pentertakels gewöhnlich ohne Penterbalken, fie fetzen folches nämlich an einen Pöller der Back feft und halten den Anker vermittelft des Vornoktakels vom Bord ab. Die Franzofen beobachten in etlichen Häfen eine befondere Weife den Anker zu kippen. Sie legen nämlich um das Kreuz des Ankers (Fig. 37.) einen Strop, in welchen fie mit einem an dem Vorfeitentakel befeftigten Haken (croc de la candelette) faffen, und winden alsdann den Anker, vermittelft diefes Vorfeitentakels, in die Höhe. Wenn der Anker nun die Höhe von dem Bord des Schiffs erreicht hat, fo fetzt man vermittelft der Querftricke (traverfins) denfelben auf den Bug. Kauffartheifchiffe, welche gewöhnlich keinen Penterbalken haben, kippen den Anker ebenfalls mit dem Vorfeitentakel, indem fie zu diefer Abficht blos einen Strop um den Ankerarm gelegt haben, worin man mit einem an dem Vorfeitentakel befindlichen Haken fafst.

76. Der Anker ift wieder gelichtet.

Holl. Het Anker is geligt.
Dän. Ankeret et lättet.
Schw. Ankaret är lyftadt, är löft ifrån Botten.
Engl. The anchor is atrip, aweigh.
Franz. L'ancre a quitté, l'ancre eft deplantée.
Ital. L'ancora é levata.
Span. El ancla larga el fondo.
Port. A ancora larga o fundo.

Heifst der Anker ift mit dem Boyereep aus dem Grunde gehoben, fo dafs deffen Flügel nicht mehr feffen.

77. Der Anker hängt vor dem Krahn. Fig. 19.

Holl. Het Anker hangt vor de Kraan.
Dän. Ankeret er under Kranen.
Schw. Ankaret är under Kranbalken.
Engl. The anchor is at the cat head.
Franz. L'ancre eft au boffoir.
Ital. L'ancora pende fotto la grua.
Span. El ancla efta a la pendura.
Port. Huma ancora de pendurada debaixo do turco.

Heifst, der Anker ift fo weit aufgewunden, dafs er unter dem Krahn hängt oder auch vom Bord gefetzt und vor den Krahn geviert worden um ihn fallen zu laffen.

78. Der Anker kentert um.

Holl. Het Anker kentert om, kentert in zyn Zelling om.
Dän. Ankeret er käntret.
Schw. Ankaret kantrar.
Engl. The anchor turns on the ground.
Franz. L'ancre fe tourne.
Ital. L'ancora da la volta.
Span. El ancla da buelta, fe pone derecha.
Port. A ancora fe volta.

Wenn der Anker ausgeworfeen worden, fo fällt deffen Kreuz platt auf den Grund, fo dafs das eine Ende des Stocks (Fig. 8.) auf dem Grunde fteht. Durch eine kleine Bewegung des Ankertaues nach der Seite zu, kentert aber der Anker fehr leicht oder dreht fich herum, fo dafs der eine Arm faffen kann und der Stock platt auf dem Grunde zu liegen kömmt, wie man Fig. 8. a fieht.

79. Auf den Anker getrieben werden.

Holl. Op't Anker dryven.
Dän. Drive paa Ankeret.
Schw. Drifvas på Ankaret.
Engl. To fall over the anchor.
Franz. Courir fur fon ancre.
Ital. Caminare fopra l'ancora.
Span. Ir fobre el ancla.
Port. Ir fobre a ancora.

Durch Wind oder Strom gerade auf den ausgeworfenen Anker treiben.

80. Das Schiff fpielt oder giert vor feinem Anker.

Holl. Voor zyn Anker fpeelen, gieren.
Däu. Skibet giirer for fit Anker.
Schw. Skeppet girar för fitt Ankare.
Engl. The fhip rides enfy.
Franz. Le vaiffeau joue fur fon ancre.
Ital. La nave gioca.
Span. El navio eftá borneando.
Port. O navio efta guinando fobre amarra.

Das Schiff treibt vor feinem Anker hin und her, welches gefchiehet, wenn Wind und Strom nicht ftark würken.

81.

81. Das Schiff reitet vor seinem Anker.

Holl. Op zyn Anker ryden, heyen.
Dän. Skibet rider for Anker.
Schw. Skeppet stufvar eller stampar för sitt Ankare.
Engl. The Ship rides hard, is a bad roader, she heaves and sets.
Franz. Le vaisseau tangue sur son ancre,
Ital. La nave salta o ficca sopra l'ancora.
Span. El navio esta cabeceando sobre el ancla.
Port. O navio esta arfando sobre amarra.

Das Schiff stampft vor seinem Anker bey schwerem Winde und hoher See. Man sehe stampfen, welches die Schwankung des Schiffs in Ansehung seiner Länge bedeutet.

82 Das Schiff schwaiet vor seinem ANKER um, wenn die Fluth kömmt.

Holl. Med de Vloed omzwaajen.
Dän. Skibet svayer om ved Strömmen
Schw. Skeppet svajar.
Engl. The Ship swings with the tide.
Franz. Le vaisseau evite.
Ital. La nave gira.
Span. El navio bornea (venendo el flujo o reflujo.
Port. Bornear, ir ao redor do ferro.

Das Schiff dreht vor seinem Anker auf, wird gesagt, wenn der Anker zugegangen ist und das Schiff die Würkung desselben fühlt und sich mit dem Vordertheil nach dem Anker dreht. Wenn aber ein Schiff gegen die Fluth vor einem Anker liegt, so kömmt es mit der Ebbe vor seinem Anker auf, oder schwenkt sich um seinen Anker herum, (vulgo es schwaiet um) so dass es in einer mit der ersten entgegengesetzten Richtung zu liegen kömmt. Man muss dabey sehr auf seiner Huth seyn, um ein klares Anker zu halten.

83. Dem ANKER mehr Tau ausstechen.

Holl. Touw stecken, uitsteeken, vieren, 't Touw Bot geven.
Dän. Stikke ut paa Tovet.
Schw. Sticka Tåg, fira bort Tåg.
Engl. To pay out more cable.
Franz. Filer du cable, filer sur l'ancre.
Ital. Filare o calumare la gomena *Ven.* mollare.
Span. Arriar mas cable.
Port. Arriar mais amarra.

Mehr von dem Ankertau aus dem Schiffe laufen lassen, damit solches eine horizontalere Richtung bekomme und der Anker nicht Gefahr laufe, auszureissen oder triftig zu werden.

84. Den Anker bey dem Boyereep, vermittelst der tauben Jütte lichten.

Holl. Het Anker met de Boeireep ligten.
Dän. Lætte Ankaret ved Boyerebet.
Schw. Lyfta Ankaret med Bojrepet.
Engl. To weigh the anchor by means of the buoy-rope.
Franz. Lever l'ancre par l'orin.
Ital. Levare l'ancora per la gruppia.
Span. Sarpar el ancla, levar el ancla por el orinque.
Port. Levar a ancora por via do orinque.

Wenn der Anker mit der Barkasse gelichtet werden soll, so setzt man hinten in den Koker derselben die taube Jütte, welches ein krummes Holz ist, an dessen über Bord ragendem Ende sich eine Scheibe befindet, über welche das Boyereep fährt, das man vermittelst eines Spills, welches sich zu dieser Absicht in der Barkasse befindet, so lange windet, bis der Anker dadurch aus dem Grunde gehoben ist, alsdann windet man ebenfalls das Ankertau ins Schiff und der Anker wird auf diese Weise gelichtet.

85. Vor Ebb und Fluth Anker liegen.

Holl. Over Eb en Vloed leggen,
Dän. Ligge baade for Flod og Ebb Ankerne.
Schw. Ligga för Ebb och Flod Ankarne.
Engl. To moor against ebb and flood.
Franz. Etre sur les ancres de flot & de jusant.
Ital. Mantenersi sopra l'ancore di flusso e riflusso.
Span. Estar sobre las anclas del flujo y reflujo.
Port. Estar contra enchente e vasante.

Die Anker eines Schiffs, welches vor Ebb und Fluth Anker liegt, befinden sich gemeiniglich in der Richtung: wie man Fig 39. sieht, auch beobachtet man dieselbe an solchen Stellen, wo Schiffe verschiedener Hindernisse wegen nicht um ihren Anker schwenken können. Bey schwerem Winde aber, der queer auf die Ankertaue steht, würden dieselben ohnfehlbar springen. Man muss daher in solchem Fall die beyden Taue vieren, bis solche die Richtung Fig. 5 haben. Je mehr man die Taue viert, oder je mehr sich solche der parallelen Richtung nähern, je weniger werden sie ausgesetzt seyn zu springen. Zuweilen verteuet man aber auch das Schiff gegen Ebbe und Fluth mit einem Anker vorne und hinten.

86.

86. Ein blinder oder blindstehender Anker.

Holl. Een blind Anker.
Dän. Et blindt Anker.
Schw. Et blindt Ankar.
Engl. An anchor which has no buoy.
Franz. Une ancre qui n'a point de bouée
Ital. Una ancora senza gavitello.
Span. Un ancla sin boya.
Port. Huma ancora sem boia.

Ein Anker, welcher keine Boye hat, s. Ankerboye.

87. Den Anker aufkatzen (vulgo aufkatten, ihn vor den Krahn winden.

Holl. Het Anker opkatten, voor de Kraap hyzen.
Dän. Katte op Ankeret.
Schw. Katta Ankaret up.
Engl. To cat the anchor.
Franz. Caponner l'ancre.
Ital. Caponare l'ancora.
Span. Izzar el ancla a la serviola.
Port. Içar a ancora com o apparelho do turco.

Man sehe die 31ste Erklärung.

88. Ein zum Fallen klarer Anker.

Holl. Een Anker voor de Boeg klaar om te vieren.
Dän. Ankeret hænger ret op og ned paa Skibs Siden.
Schw. Ankaret hänger rätt up och ned på Skepps Sidan.
Engl. An anchor which is a cockbill.
Franz. Une ancre à la veille.
Ital. Una ancora pronta a dar fondo.
Span. Un ancla pronto a dar fondo.
Port. Huma ancora sobre a boça da unha pronto a dar fundo.

Ein Anker der fertig ist, augenblicklich in den Grund gelassen zu werden.

89. Das Schiff mit Ankern vorne und hinten verteuen. Fig. 236.

Holl. Het Schip voor en agter vertuyen.
Dän. Ligge fortöyed med Skibet for et Anker baade for og agter ud.
Schw. Hafva et Ankare för och achter ut,
Engl. To moor by the head and by the stern.
Franz. Mouiller en croupiere.
Ital. Stare sopra due ancore avanti e dietro.
Span. Estar arrejerado.
Port. Estar sobre as ancoras de proa e popa.

Das Ankertau des hintern Ankers von einem auf solche Weise verteueten Schiffs, geht gemeiniglich durch eine Stückpforte wie die Fig. 236. zeigt.

90. In einem Hahnpoot verteuet liegen. Fig. 5.

Holl. In een Haanepoot vertuyet leggen.
Dän. Ligge fortöyed i Hane Foden med to Ankre.
Schw. Hafva ut et Ankare på andra sidan fortöga et Skepp i Hanefoten.
Engl. To come to with two anchors a head.
Franz. Affourcher, mouiller en barbe.
Ital. Star afforcato o ormeggiato in barba di gatto.
Span. Amarrarse barba de gatto.
Port. Estar abarbado ou com duas ancoras em proa, amarrarse barba de gato.

Vorne zwey oder drey Anker ausgeworfen haben (s. 5te Erkl.). Im letztern Fall ist es aber schwer klare Ankertaue zu halten.

91. Vorne drey Anker ausliegen haben.

Holl. Met drie Ankers voort Hoofd leggen.
Dän. Ligge fortöyed i Hane Foden med tre Ankre.
Schw. Hafva forut 3 Ankare.
Engl. To moor with three anchors a head.
Franz. Mouiller en patte d'oie.
Ital. Ormeggiarsi in barba di gatto e dare un guardiano in ajuto. (Ancorare in quarto o quatro heisst 2 Anker vorne und 2 Anker hinten ausgeworfen haben.)
Span. Armarrarse pata de ganso.
Port. Estar abarbado e dar hum guardiaõ de ayuda.

s. Erkl. 90.

92. Mit einem Spring auf dem Kabel ankern.

Holl. Met een Sprink op't Touw leggen.
Dän. Ankre ved et Spring paa Tovet.
Schw. Ligga med et Spring på Tåget.
Engl. To moor with a spring on the cable.
Franz. Mouiller en faisant embossure, s'embosser.
Ital. Ancorare colla coda di poppa sopra la gomena.
Span. Estar con una rejera sobre el cable.
Port. Estar com rejeira sobre amarra.

Ein Schiff mit einer Pferdelinie a a, welche an das Kabel (b b Fig. 14.) gestochen worden, queer

queer legen, wenn man z. E. eine Festung beschiessen will, und Wind und Strom auf das Vordertheil des Schiffs würken, so dafs die Festung nicht der ganzen Batterie des Schiffs ausgesetz ist. Diese Verrichtung geschieht auch, um zu erlangen, dafs ein Schiff nach der rechten Seite abfällt, wenn man bey widrigen Strömen unter Segel gehen will, s. Abfallen.

93. Unter Segel einen Anker zu gehen lassen.

Holl. Onder Zeil 't Anker werpen, onder Zeil een Anker toe laaten gaan.
Dän. Lade Ankeret falde under Sejl.
Schw. Kasta Ankaret under Segel.
Engl. To drop the anchor whilst the fails are yet abroad.
Franz. Mouiller sous voiles.
Ital. Dar fondo a la vela.
Span. Dar fondo a la vela.
Port. Dar fundo a vela.

Wenn ein Schiff vor mehrere Anker gelegt werden soll, so läst man den ersten Anker gemeiniglich fallen, wenn noch etliche Segel stehen, um das Schiff dahin zu bringen, wo der zweyte Anker liegen soll.

94. Der Anker greift zu.

Holl. Het Anker heeft gevat, het Anker grypt.
Dän. Ankeret griber eller fatter i Grunden.
Schw. Ankaret fäster sig på Grundet.
Engl. The anchor bites.
Franz. L'ancre mord.
Ital. L'ancora aguanta. *Ven.* Immara.
Span. El ancla agarra.
Port. A Ancora pega.

Wird gesagt, wenn derselbe kentert und der Flügel in den Grund greift.

95. Der Anker hält, setzt nicht durch.

Holl. Het Anker houdt wel.
Dän. Ankeret holder fast udi Grunden.
Schw. Ankaret håller.
Engl. The anchor has got hold of the botten.
Franz. L'ancre tient.
Ital. L'ancora a fatto buona presa.
Span. El ancla esta agarrado en el fondo.
Port. A ancora esta unhada.

Hierunter versteht man, dafs der Anker nicht aus dem Grunde reifst und triftig wird.

96. Den Anker stocken.

Holl. Het Anker stokken.
Dän. Stokke Ankeret, sætte Stok paa Ankeret.
Schw. Sätta Stocken på Ankaret.
Engl. To stock the anchor.
Franz. Enjaler une ancre.
Ital. Mettere un cepo.
Span. Poner el cepo.
Port. Por hum cepo.

Den Stock an den Schaft des Ankers befestigen. In dieser Absicht werden die beyden Nüsse in die Seitenhölzer des Stocks getrieben, welche letztere mit guten Nageln zusammengenagelt und überdem noch mit eisernen Banden versehen werden, wenn solches geschehen, so sagt man, der Anker ist gestockt. Man sehe die 50ste Erklärung.

97. Los den Anker!

Holl. Los't Anker! Laat vallen uw Anker!
Dän. Lad gaae! (Ankeret.)
Schw. Låd falla Ankaret!
Engl. Drop! (The anchor.)
Franz. Mouille!
Ital. Fondo!
Span. Fondo al ancla!
Port. Fundo! Larga boças!

Das Kommando die Parturlinie los zu lassen, damit der Anker in den Grund fallen kann.

98. Der Anker ist unklar von dem Tau auf dem Grunde.

Holl. Het Anker is onklaar van zyn Touw in den Grond.
Dän. Ankeret er uklart i Grunden, er omslinget af Kabelen.
Schw. Ankaret är oklart i Grunden, är omslingat af Kabeln.
Engl. The anchor is foul, or the cable gets foul of the fluke, or the anchor is fouled by the cable..
Franz. L'ancre est surjalée.
Ital. L'ancora sta imbrogliata.
Span. El ancla esta enredado, encepado.
Port. A ancora ésta encepada.

Wird gesagt, wenn das Ankertau um den Stock oder Flügel des Ankers geschlungen ist, so dafs derselbe dadurch aus dem Grunde gerissen und triftig werden kann. Es geschiehet dieses gemeiniglich, wenn ein Schiff nur vor einem Anker liegt, und dasselbe bey Veränderung des Stroms oder Windes vor dem Anker aufkömmt, oder sich um denselben schwenkt, ohne dafs dabey das Ankertau hinlänglich gespannt sey, um den Anker mit herum zu ziehen, s. Erkl. 82.

99. Die Ankertaue sind unklar vor den Klüsen, haben ein Kreuz (Fig. 6) oder einen Schlag, (Fig. 7 u. 39.)

Holl. De Touwen zyn onklaar voor de Kluifen hebben een Kruis, Slag, of Gierflag.
Dän. Tovene ere unklart, have et Slag eller Kryds.
Schw. Täget är trafladt har et Kors eller Slag för Klyfan.
Engl. The cables are foul in the haufe, they have an elbow or thurn in the haufe.
Franz. Les cables ont un demi tour, un tour,
Ital. Le gomene anno una mezza volta, un torno.
Span. Los cables toman buelta.
Port. As amarras tomaõ voltas.

Wenn ein Schiff (a Fig. 5.) in einem Hahnpoot verteuet wäre, oder vorne zwey Anker ausliegen hätte, und durch die Gewalt oder Veränderung des Windes oder Stroms, aus feiner Lage über den einen Anker weg, nach a b bis c triebe, fo würden die beyden Ankertaue blos über einander gefchlagen feyn, oder ein Kreuz haben, wie man Fig. 6 in d fieht; triebe aber das Schiff noch weiter nach d e bis f (Fig. 6.) über das zweyte Anker weg, und käme auf folche Weife zu feiner erften Stelle zurück, fo würden die beyden Ankertaue einen Schlag haben, wie die Fig. 7. zeigt. Diefs ift ebenfalls eine gefährliche Sache, denn die Ankertaue können fich durch die Bewegung des Schiffs fehr leicht zerreiben, wenn fie nicht wieder geklart werden, f. Erkl. 111.

100. Das Ankertau in den Ankerring ftechen.

Holl. Het Touw in den Ring fteeken.
Dän. Stikke Ankertovet udi Röringen.
Schw. Sticka Täget i Ankarringen.
Engl. To bend or to clinch the cable to its anchor.
Franz. Etalinguer le cable.
Ital. Ormeggiare la gomena.
Span. Eftalingar el cable.
Port. Talingar a amarra.

Das Ankertau auf die Weife um den Ring befeftigen, als man Fig. 25 a a fieht; auf ähnliche Weife werden auch Pferdelinien Fig. 26 und 32 an kleinere Anker befeftigt.

101. Das Ankertau wieder von dem Ringe los machen.

Holl. 'T Kabel ontfteeken.
Dän. At löie Ankertovet ud af Ringen.
Schw. Sticka Täget utur Ankarringen.
Engl. To unbend the cable or take it off from the anchor.
Franz. Detalinguer le cable.
Ital. Diformeggiare la gomena.
Span. Deftalingar el cable.
Port. Deftalingar a amarra.

Das Gegentheil von der 100ten Erklärung.

102. Das Ankertau fchlippen laffen.

Holl. Het Touw flippen laaten.
Dän. Stikke Tovet paa fin Ende ud og flippe det.
Schw. Slippa Täget.
Engl. To veer away the cable to the end.
Franz. Filer le cable par le bout.
Ital. Largare la gomena per la mano.
Span. Largar el cable por mano.
Port. Largar amarra por maó.

Heifst, (wenn man nicht Zeit hat, den Anker zu lichten) das Ankertau von der Beting nehmen und daffelbe gänzlich zum Schiff hinauslaufen laffen. An das Ende deffelben bindet man aber gewöhnlich eine Boye, damit es nicht ganz verlohren gehe, und man es zu gelegener Zeit wieder finden könne.

103. Das Ankertau wegfchieffen, rund fchiefsen.

Holl. Het Touw omlaag fchieten, rondt fchieten.
Dän. Opfkyde Tovet.
Schw. Skjuta up et Täg.
Engl. To coil a cable.
Franz. Lover le cable, rouer le cable.
Ital. Aduggiare la gomena.
Span. Adujar el cable.
Port. Aduchar a amarra.

Das Ankertau in runde, wie Schneckenlinien, um einander laufende Kreife legen (Fig. 20.) Faft alles Tauwerk, welches nicht gebraucht wird, fchiefst man auf diefe Weife auf, damit es nicht verwickelt werde und weniger Platz einnehme, f. Auffchieffen.

104. Das Ankertau um die Beting fchlagen oder darauf belegen.

Holl. 'T Touw om de Beting fmyten of beleggen.
Dän. Kafte Tovet til Bedingen.
Schw. Bära Täget til Betingen.
Engl. To bit the cable.
Franz. Bitter le cable.
Ital. Imbittare la gomena.

Span.

Span. Bitar el cable.
Port. Abitar a amarra.

Um das Ankertau im Schiffe fest zu machen, legt man es auf die Weise um die Beting, wie die Fig. 21 und 54 zeigt.

105. Das Ankertau wieder von der Beting nehmen.

Holl. 'T Touw van de Beting smyten.
Dän. At tage Tovet af Bedingen.
Schw. Taga Tåget af Betingen.
Engl. To unbit the cable.
Franz. Debitter le cable.
Ital. Disbittare la gomena.
Span. Desbitar el cable.
Port. Desabitar a amarra.

Das Gegentheil von Erkl. 104. Das Ankertau wird von der Beting genommen, wenn der Anker gelichtet werden soll, um es alsdann mit dem Bratspill, der Kabelaring oder dem Gangspill einzuwinden.

106. Das Ankertau ansplitsen.

Holl. 'T Ankertouw aanspliтsen.
Dän. At splisse Tovene.
Schw. Splissa Kabel, splissa ihop Tåg.
Engl. To splice a cable.
Franz. Episser le cable.
Ital. Antugliare la gomena.
Span. Aiustar el cable.
Port. Ajustar a amarra, fazer huma costura longa.

Die Enden zweyer Ankertaue auf eine gewisse Weise zusammenflechten, nachdem man vorher die Kardeele und Tochten in einer hinlänglichen Weite aufgedrehet hat. (Fig. 18. a a.) Wie diese Splitsung gemacht wird, desgleichen auch die übrigen Arten von Splitsungen, findet man unter *Splitsung*.

107. Das Ankertau mit der Kabelaring einwinden.

Holl. Het Ankertouw met de Kabelaaring inhaalen.
Dän. Indvinde Ankertoved ved Kabelaringen.
Schw. Lyfta eller upvinda Ankaret med Kabellarium.
Engl. To heave upon the cable with the voyal.
Franz. Virer le cable avec la tournevire.
Ital. Tirare o virare la gomena col capo piano.
Span. Virar el ancla con el virador de combes.
Port. Virar amarra com o virador.

Weil auf grossen Schiffen das Ankertau zu dick und unbiegsam ist, als das es sich sollte um das Spill e e Fig. 22. winden lassen, so gebraucht man dazu eine Kabelaar, welches ein dünneres Tau f f ist, woran sich verschiedene Knoten oder Erhöhungen d d befinden, welche man Mäuse nennt. Um nun das Ankertau an die Kabelaring zu nähen oder zu seisen, nimmt jeder Matrose, der dazu bestimmt ist, eine Seiling oder Schwieping b b, welche er um das Ankertau a a und die Kabelaring schlägt, so dass diese Seiling vor einer Maus zu liegen kommt; die beyden Ende der Seising hält er aber mit den Händen fest, und gehet damit, so wie die Kabelaring um das Spill gewunden wird, bis an die Luke g g, welche zum Kabelraum führet. Auf solche Art wird das ganze Ankertau eingewunden.

108. Das Ankertau mit dem Bratspill einwinden.

Holl. Het Ankertouw met het Braadspill inhaalen.
Dän. Indvinde Tovet ved Bradspillet.
Schw. Vinda Ankaret up med Brädspellet.
Engl. To heave at the windlass.
Franz. Virer le cable avec le vireveaut.
Ital. Virare la gomena col mulinello.
Span. Virar el cable con el molinete.
Port. Virar amarra com o bolinete.

Dieses geschieht gröſstentheils auf Kauffahrschiffen, welche vorne ein Bratspill haben, s. Bratspill.

109. Das Ankertau mit dem Gangspill einwinden.

Holl. Het Ankertouw met het Gangspill inhaalen.
Dän. Indvinde Tovet ved Gangspillet.
Schw. Vinda Ankaret up med Gångspellet.
Engl. To weigh the anchor with the ships capstern.
Franz. Virer le cable avec le cabestan.
Ital. Virare la gomena coll'argano.
Span. Virar el cable con el cabrestante.
Port. Virar amarra com o cabrestante.

S. Gangspill.

110. Ein Ankertau oder Kabel schlagen.

Holl. Een Ankertouw slaan.
Dän. At slaae et Ankertov.
Schw. Slå et Ankertåg.

Engl. To lay a cable.
Franz. Cabler, commettre un cable.
Ital. Torcere o apignare una gomena.
Span. Colchar un cable.
Port. Colchar huma amarra.

Heifst beym Reepfchäger, die Kardeele, woraus ein Ankertau befteht, vermittelft des Schlittens, zufammendrehen. Man fehe ein mehreres hievon unter Tau fchlagen, Duchten, Drehen und Schlitten.

111. Die Ankertaue klaren, klares Ankertau halten.

Holl. De Touwen klaaren.
Dän. At klare Tovene.
Schw. Klara Ankare når Skeppet fvajat och de kommit Kors för Klyfan.
Engl. To keep a clear or open haufe.
Franz. Se defaire des tours des cables.
Ital. Levare le volte della gomena.
Span. Quitar la buelta de los cables.
Port. Tirar a volta das amarras.

Wenn Ankertaue auf die Weife, wie in der Erklär. 99. gezeigt worden ift, unklar geworden find, fo mufs man durch Hülfe des Windes und Stroms, das Schiff wieder auf denfelben Weg zurück zu bringen fuchen, den es genommen, da die Taue unklar wurden, oder man läfst auch das Ende des einen Ankertaues, welches nicht gefpannt fteht, aus den Klüfen fchlippen und nimmt es in die Barkaffe, um es von dem fteif ftehenden Tau abzuziehen, und fticht es, wenn diefs gefchehen, wieder durch die Klüfen ins Schiff. Die Franzofen bedienen fich hierzu einer Art Haken oder kleinen Dreganker, den fie *Chatte* nennen, welcher an einem Tau befeftiget ift, und unter dem Bugfpriet durch einen Block ins Schiff fährt. Mit diefem Haken faffen fie das eine Tau hinter dem Schlag, und holen es etwas in die Höhe, damit man das andre defto bequemer davon abziehen könne.

112. Das Ankertau hat eine Kink.

Holl. Het Kaabel heeft een Kink.
Dän. Tovet haver en Kinke.
Schw. Ankartåget har et Kink.
Engl. The cable has a Kink.
Franz. Le cable a une coque.
Ital. La gomena a una coca.
Span. El cable ha una coca.
Port. A amarra tem huma coca.

Wenn Ankertaue ftark gedrehet oder noch neu find, fo laufen fie leicht auf die Art, wie man Fig 43 fieht, zu fammen, welches eine Kink genannt wird. Man mufs folches forgfältig zu vermeiden fuchen, und neue Taue vorher gehörig ausfpannen, denn Taue welche Kinken haben, können leicht, wenn fie angezogen werden, zerfpringen.

113. Den Wurfanker ausjagen, werpen.

Holl. Werpen.
Dän. At varpe.
Schw. Varpa et Skepp.
Engl. To warp.
Franz. Touer.
Ital. Remorcarfi col tonegio *Ven.* Liegomarfi.
Span. Efpiarfe, tender una efpia.
Port. Efpiarfe.

Man fehe Erklärung 6.

114. Die Porteurlinie oder das Bullentau durch den Ankerring ftechen.

Holl. De Partuurlyn door den Ring fteeken.
Dän. At ftikke Portuurlinen igiennem Ringen.
Schw. Sticka Partuurlinan i Ringen.
Engl. To pafs the ftopper at the cat head through the anchor ring.
Franz. Paffer la boffe debout ou la boffe du boffoir par l'arganeau.
Ital. Paffare la boffa della grua per la cigalla.
Span. Paffar el capon.
Port. Paffar a boça do turco.

Man fticht, wenn der Anker fallen und die Katze ausgehackt werden foll, die Paturlinie (Fig. 19. cc) vorher durch den Ankerring, damit der Anker blos an derfelben hange, und wenn man folche losgelaffen wird, fo finkt der Anker mit feinem Tau f f in den Grund.

115. Den Anker mit der Ruftlinie befeftigen.

Holl. Het Anker met de Ruftlyn of Ruffeling vaftmaaken, het Anker vangen.
Dän. Giöre Ankeret faft med Ruftlinen.
Schw. Fäfta Ankaret med Ruftlinan.
Engl. To feize the anchor with the fhank-painter, to ftow the anchor on the bow.
Franz. Brider l'ancre contre le bord avec la ferreboffe.
Ital. Afficurare l'ancora colla ferraboffa.
Span. Affegurar el ancla con la boza de la uña.

Port.

Port. Afegurar a ancora a bordo com a boça da unha.

Wenn der Anker auf den Bug gefetzt oder gekippt worden, (f. Erkl. 75.) fo wird die Ruftlinie, welche zu diefer Abficht auf dem Verdeck an einem Ringbolzen befeftigt ift, um den Schaft des Ankers gefchlagen um denfelben damit am Bord zu halten.

116. Zwifchen Wind und Strom gieren.

Holl. Tuffchen Wind en Vloed gieren.
Dän. Ligge eller güire imellem Strömmen og Vinden.
Schw. Ligge emellan Flod och Vind preffas af bägge.
Engl. To ride betwixt wind and tide, to ride athwart.
Franz. Mouiller entre vent et marée.
Ital. Ancorare fra vento e marea.
Span. Eftar atravefado.
Port. Eftar encruzado.

Wird gefagt, wenn Wind und Strom in entgegengefetzter Richtung würken, und das Schiff weder der Gewalt des einen noch des andern nachgiebt, fondern queer zwifchen beyden bleibt, fo das es den Strom auf der einen und den Wind auf der andern Seite hat.

117. Dem Ankertau eine Trenfing legen oder daffelbe trenfen.

Holl. Het Ankertouw trenfen of een Trenfing leggen.
Dän. At trænfe Tovet.
Schw. Tränfa et Tåg.
Engl. To worm the cable.
Franz. Peigner ou congreer un cable.
Ital. Intregnare la gomena.
Span. Dar una entranadura al cable.
Port. Dar hum engaio a amarra.

Wenn das Ankertau alt ift und man demfelben nicht viel traut, fo verftärkt man folches, indem man eine Trenfing. (a Fig. 36.) (welchen Namen das Tau bekömmt, das dazu gebraucht wird), um daffelbe fchlängelt, fo dafs es den Raum ausfüllt, der zwifchen den Kardeelen des Ankertaues noch offen fteht. Taue werden auch getrenfet, um ihnen mehr Anfehn zu geben. So trenfen z. E. faft alle Holländer auf ihren Schmacken, Kuffen und Tialken, die Wandtauen und Stagen.

118. Den Anker abfetzen, vom Bord fetzen oder vor den Krahn vieren.

Holl. Het Anker voor de Kraan vieren, Druipen.
Dän. Sette Ankeret fra bord, fire et Anker for Kranen.
Schw. Fira Ankaret för Kranan.
Engl. To drop down the anchor from the bow.
Franz. Larguer la ferreboffe, faire pennant.
Ital. Far pennello.
Span. Apear el ancla, poner el ancla a la pendura.
Port. Apear a ancora.

Die Ruftlinie, womit der Anker am Bord befeftigt war, los laffen, damit er von der Seite des Schiffs herunter finke und vor dem Krahn zu hängen komme.

119. Ein Ankertau aufboyen.

Holl. Het Ankertouw opboeien.
Dän. At boye Ankertovet op.
Schw. Boja up et Ankartåg.
Engl. To buoy up a cable.
Franz. Alleger le cable par des futailles.
Ital. Allegerire la gomena.
Span. Aboyar le cable.
Port. Aboiar a amarra.

Den untern Theil des Ankertaues mit leeren Tonnen, welche mit Tauen auf die Art, wie man Fig. 23 fieht, daran befeftigt find, auflichten, damit es fich auf fcharfem Grunde nicht zernagen möge.

120. Das Ankertau fteht fpringend auf.

Holl Het Touw ftaat fpringend op, wy tryden op de Hals.
Dän. Tovet ftaaer meget ftivt, der er en ftærk Strækning paa Tovet.
Schw. Där är et ftark Sträckning på Tåget.
Engl. The cable grows exceedingly.
Franz. Le cable appelle.
Ital. La gomena fa forza.
Span. El cable hace fuerza, el navio hace por el cable.
Port. A amarra efta muito tefa.

Das Ankertau ift dergeftalt gefpannt, dafs man befürchtet, es werde fpringen.

121. Ein Ankertau nach fchleppen.

Holl. Een Touw agter met laaten dryven.
Dän. At flæbe Ankertovet efter.
Schw. Släpa et Tåg efter fig.
Engl. To drag a cable in the fhips wake.
Franz. Laiffer trainer un cable fur le fillage du vaiffeau.
Ital. Strafcinare una gomena nella ftela del vafcello.
Span. Traer un cable a la fega.
Port. Trazer huma amarra.

Man

Man läſst oftmals ein Ankertau hinter dem Schiffe herſchleppen, um den Lauf deſſelben etwas aufzuhalten; gemeiniglich aber geſchiehet es nur, um ein feindliches Schiff herbeyzulocken, welches, da das Ankertau nicht zu ſehen iſt, glaubt, daſs man fliehe, indem alle Segel beyſtehen, allein ſobald man ſiehet, daſs daſſelbe ſo nahe gekommen iſt, daſs es eingeholt werden kann, zieht man das Ankertau wieder ein und macht Jagd darauf. Oftmals befördert man auch das Beyliegen eines Schiffs, welches etliche Maſten verlohren hat, durch Auswerfung eines bloſsen Ankertaues ſ. Beyliegen. Auch kann man beym Lenſſen ein Ankertau nachſchleppen ſ. Lenſſen.

122. Das Ankertau ſtoppen.

Holl.	Het Touw ſtoppen, met Stoppers vaſt maaken.
Dän.	Stoppe Tovet eller giöre Stopperne faſt paa Tovet.
Schw.	Stoppa Tåget eller ſätta Stoppare på Tåget.
Engl.	To ſtopper the cable.
Franz.	Boſſer le cable.
Ital.	Boſſare lo gomena.
Span.	Bozar el cable.
Port.	Boçar a amarra.

Damit die Beting nicht allein die ganze ziehende Kraft des Ankertaues auszuhalten habe, wenn ein Schiff bey ſchwerem Winde vor Anker liegt, ſo befinden ſich auf dem erſten Deck, verſchiedene Stopper, (Fig. 54. b b b) welches dicke, ohngefähr 3 Fuſs lange Tauenden ſind, wovon das unterſte Ende um eine Kauſch geſpliſſt worden, die an einem auf dem Deck befindlichen Ringbolzen ſitzt. Das oberſte Ende iſt aber mit einem Schauermannsknopf verſehen, woran ſich eine Schwieping c c c befindet, welche verſchiedene mal um das Ankertau geſchlagen wird, damit daſſelbe auf ſolche Weiſe von dem Stopper gehalten werde. Man nennt dieſe Handlung das Ankertau ſtoppen, oder die Stopper auf das Ankertau ſetzen. Auf Kriegsſchiffen befinden ſich in dem Kabelgat ebenfalls ſolche Stopper, womit das Ende des Ankertaues befeſtigt wird; allein bey Kauffahrern iſt gewöhnlich das Ende deſſelben um den Fockmaſt geſchlagen. Es wird ebenfalls ein Stopper vor und hinter der Beting, auf das Ankertau geſetzt, wenn die Kabelaring auf dem Gangſpill aufgeſchrickt werden ſoll. Auch bey Kauffahrern, die gewöhnlich ein Bratſpill haben, ſteht ein Stopper vor dem Bratſpill, womit das Ankertau bey ſchwerem Winde geſtoppt wird, und auch wenn daſſelbe auf dem Bratſpill verfahren werden ſoll.

123. Das Ankertau in den Klüſen verwahren.

Holl.	Het Touw in the Kluiſen verwaaren.
Dän.	Forſee Tovet i Klyſſet med Sarvinger at det ikke ſkamfiles.
Schw.	Förſtärka Tåget i Klyſet met Sarving.
Engl.	To freſhen the hauſe.
Franz.	Changer la fourrure du cable dans les écubiers.
Ital.	Rinfreſcare la manica (*vulgo* manèga.)
Span.	Refreſcar o renovar el forro en los eſcobenes.
Port.	Refreſcar o forro das amarras nos eſcovens.

Da das Ankertau am mehrſten in den Klüſen ausgeſetzt iſt, ſich zu zerreiben, ſo muſs man nicht verſäumen, die Kleidung daſelbſt oftmals zu unterſuchen und zu verbeſſern, (ſ. 69ſte Erklärung) welches letztere das Tau verwahren genannt wird. In dieſer Abſicht bekleidet man hinter den Klüſen einen Theil des Ankertaues, und wenn man ſieht, daſs die Kleidung in den Klüſen gelitten hat, ſo ſticht man daſſelbe etwas, oder viert es ſo viel, daſs eine neue Stelle der Kleidung in den Klüſen zu liegen komme.

124. Unter das Ankertau holen. Fig. 15.

Holl.	Met een Boot onder het Touw haalen.
Dän.	At legge under Ankertovet.
Schw.	Hala med Båten unter Tåget.
Engl.	To underrun the cable.
Franz.	Pomoyer le cable, paſſer ſous le cable avec la chaloupe.
Ital.	Ricorrere la gomena.
Span.	Recorrer el cable con la lancha.
Port.	Recorrer huma amarra.

Um unter das Tau zu holen, legt man die Barkaſſe, oder auch das groſse Boot vor dem Schiffe, unter das Ankertau, dergeſtalt, daſs daſſelbe über eine an dem Vor- oder Hinterſteven befindliche Rinne oder Scheibe fährt, und alsdann zieht man die Barkaſſe bey dem Ankertau ſo weit nach dem Anker hin, wie man kommen kann. Es geſchieht dieſes um zu unterſuchen, ob das Ankertau auf dem Grunde auch Schaden gelitten habe, oder um daſſelbe zu ſchrubben, das heiſſt, mit einem Beſen von den darauf getriebenen Kraut und Büſchen zu reinigen.

125.

125. Das Ankertau scheuert sich in den Klüsen.
Holl. Het Touw vylt in de Kluisen.
Dän. Tovet skiöres eller skaves i Klyserne.
Schw. Tåget skafvar i Klyset.
Engl. There is a burning in the hause the cable is chafed in the hause.
Franz. Le cable se rague ou se ronge dans les écubiers.
Ital. La gomena fretta nelle cobie.
Span. El cable roza en los escobenes.
Port. A amarra esta roçando nos escovens.

Das Ankertau zerreibt oder zernagt sich in den Klüsen, wenn das Schiff nämlich schwer vor Anker reitet.

126. Den Anker mit dem Boot ausbringen.
Holl. Het Anker in de Boot uitbrengen.
Dän. Före Ankeret i Baaden eller Barcassen.
Schw. Föra Ankaret i Båten.
Engl. To boat the anchor.
Franz. Porter l'ancre dans la chaloupe, la chaloupe porte l'ancre en cravatte.
Ital. Portare l'ancora nella lancia.
Span. Tender el ancla con la lancha.
Port. Por a ancora na lancha ou levar a ancora na lancha para dar fundo.

Wenn ein Schiff verteuet werden soll, und man den Teuanker in der Barkasse ausbringen will, so wird vorher ein Wurfanker oder ein Dreg, nach der Stelle gebracht, wo ersterer liegen soll, alsdann läst man solchen so weit vom Bug herunter bis man den Schaft in der Barkasse erreichen kann, und schlägt, um ihn hinter dem Stock und hinter den Armen, Taue, womit der Anker queer hinter die Barkasse gehängt wird, (welches die Franzosen *en carvatte* nennen) so, dass an beyden Seiten das Gleichgewicht bleibt. Wenn nun die Barkasse bey dem ausgeworfenen Wurftau, bis an die Stelle geholt worden, wo der Teuanker liegen soll, so kappt man die Taue, womit derselbe hinten an beyden Seiten der Barkasse befestigt ist, und alsdann sinkt er mit seinem Tau in den Grund. Damit aber solches auf einmal so viel wie möglich gespannt sey, so folgen der Barkasse mehrere Schalupen nach, welche es auffangen, das heisst, die Bugt desselben mit darum geschlagenen Tauen, welche die Fangtaue genannt werden, aufholen und weniger machen; auf ein gegebenes Zeichen aber, wenn der Anker in den Grund sinkt, läst man in den Schalupen das Tau wieder fahren, und auf solche Weise steht es auf einmal steif oder gespannt. Wenn bey Kauffahrern der Anker in dem Boot und in der Barkasse ausgebracht wird, so schlägt man nur den doppelten Part des Boyereeps etliche mal um die Duft, oder den Segelbalken des Boots, und läst den Anker, ohne ihn weiter zu befestigen, vor dem Boot gerade niederhängen. Das Ende des doppelten Parts, hält man so lange mit einer Spake bis der Anker fallen soll.

127. Den Anker vom Bug abhalten.
Holl. Het Anker van de Boeg afhouden.
Dän. Holde Ankeret af fra Boven.
Schw. Hålla Ankaret af ifrån Bogen.
Engl. To bear off the anchor.
Franz. Defier l'ancre.
Ital. Difendere l'ancora.
Span. Desatracar el ancla del costado.
Port. Desviar ou retenir a ancora do bordo.

Den Anker mit dem Vorseitentakel von der Seite des Schiffs abhalten, wenn man bey dem Kippen desselben sich blos einer Pentertalje ohne Penterbalken bedient (s. Erkl. 52.)

128. Einen fremden Anker angeln.
Holl. Een vreemd Anker met ophaalen.
Dän. At fiske et fremmed Anker.
Schw. Fiska op et Ankar som hörer andra til.
Engl. To hook or catch another mans anchor.
Franz. Pecher l'ancre d'un autre vaisseau.
Ital. Ganciare e levare l'ancora d'un altro colla sua.
Span. Atrapar y levar el ancla d'un otro navio.
Port. Tirar a ancora de hum outro navio.

Einen andern schon im Grunde liegenden Anker, mit dem seinigen fassen und herausziehen. Wenn das Gewicht der beyden Anker aber zu schwer ist, oder dieselben zu fest in dem Grunde liegen, als dass man sie mit dem Bratspill, oder bey dem Boyereep lichten könnte, so windet man, bey niedrigem Wasser, das Ankertau so weit ein, bis der Anker auf und nieder ist, und setzt es so steif wie möglich. Bey dem steigenden Wasser, lichtet alsdann das Schiff den Anker selbst, oder das Tau springt auch vor den Klüsen. Auf der Rheede von Bourdeaux, wo die Anker, des schlechten Grundes oder Treibsandes wegen, oftmals ausgesetzt sind zu besanden, geht auf solche Weise mancher Anker verlohren. An Orten wo keine Ebbe und Fluth Statt findet, kann man auch einen Theil der Ladung nach vorne bringen und das Schiff vorlastig machen, alsdann den Anker auf und nieder winden und das Schiff steuerlastig machen, so muss das

das Schiff ebenfalls den Anker lichten oder das Tau muſs ſpringen.

129. Das Ankertau ſchrubben.

Holl. Het Ankertouw ſchrubben.
Dän. At ſkrubbe Ankertovet af.
Schw. Skrubba af Tåget.
Engl. To ſcrub the cable, to clean the cable.
Franz. Laver ou nettoyer le cable.
Ital. Lavare la gomena.
Span. Lavar el cable, limpiar el cable.
Port. Lavar a amarra.

Man ſehe die 124ſte Erklärung.

130 Das Ankertau auf dem Bratſpill verfahren.

Holl. Het Ankertouw op het Braadſpill vervaaren.
Dän. At forfare Ankertovet paa Bradſpillet.
Schw. Förfara Tåget på Bradſpellet.
Engl. To fleet the cable.
Franz. Depaſſer ou choquer le cable ſur le virevaut.
Ital. Emendare la gomena quando prende ſopra.
Span. Recorrer el cable ſobre el molinete.
Port. Recorrer a amarra ſobre o bolinete.

Da das Ankertau mit etlichen Schlägen oder ſchlangenweiſe, um das Bratſpill fährt, ſo wird es ſich bey dem Aufwinden nach und nach von der Mitte des Bratſpills entfernen, wenn es aber bis an das Ende deſſelben gekommen iſt, bekneiſen ſich die Schläge; es wird daher der Stopper auf das Tau geſetzt, und daſſelbe wieder nach der Mitte des Bratſpills geſchoben, oder verfahren, um das Aufwinden fortſetzen zu können.

131. Das Ankertau ſteht Stagweiſe.

Holl. Het Touw ſtaat ſtagswyze.
Dän. Ankeret er ſtagviis.
Schw. Ankaret är ſtagvis.
Engl. The anchor is at a long peek.
Franz. Le cable eſt à peu pres à pic, ou à longue pic.
Ital. L'ancora ſtà quaſi a picco.
Span. El cable eſta quaſi a pique.
Port. A ancora eſta quaſi a pique.

Der Anker oder das Ankertau iſt beynahe auf und nieder oder hat die Richtung eines Stags.

132. Den Anker mit dem Tau lichten, wenn das Boyereep gebrochen iſt.

Holl. Het Anker met het Touw opligten.
Dän. At lætte Ankeret med Tovet udi en Baad ſom giöres naar Skibet ikke kan og Boyerebet er ſprungen.
Schw. Lyſta Ankaret i Båten med Tåget efter at Bojerepet är ſprungen.
Engl. To weigh the anchor by the hair.
Franz. Lever l'ancre par les cheveux.
Ital. Levare l'ancora per i capelli.
Span. Levar el ancla por la tea.
Port. Levar a ancora por a tea, na lancha.

Wenn das Boyereep gebrochen iſt, und der Anker an ſolcher Stelle liegt, wohin das Schiff nicht kommen kann, ſo wird derſelbe in der Barkaſſe vermittelſt des Agkertaues ſelbſt gelichtet. Die Spanier und Italiener bedienen ſich hiezu eines eigenen Inſtruments, welches bey erſtern *mocho* und bey letztern *muccio* genannt wird, und nur darinn von der tauben Jütte unterſchieden iſt, daſs es breiter und ſtärker iſt.

133. Mit Stengen und Raaen im Holl vor Anker liegen.

Holl. Met Stengen en Raaen in't Holl voor Anker leggen.
Dän. Ligge for Anker med ſtrögne Stænger og Raaer.
Schw. Rida för Ankare med ſtrukna Råer och Stångor.
Engl. To ride a portoiſe.
Franz. Etre au mouillage avec ſes mâts de hune et ſes vergues amenés.
Ital. Eſſere bulato di gabbie.
Span. Eſtar con los maſteleros arriados.
Port. Eſtar com os maſtareos arriados.

Heiſst bey ſchwerem Winde mit geſtrichenen oder niedergelaſſenen Stengen und Raaen vor Anker liegen. Um dieſes zu bewerkſtelligen, werden zuerſt etliche Mann bey den Kardelen geſtellt, um die groſſe Raa, und Fokraa etwas zu ſtreichen, und wenn ſolche genug geſtrichen, werden beyde durchgekaiet. Gewöhnlich nimmt man die Fokraa an Backbord und die groſſe Raa an Steuerbord, alsdann ſetzt man die Toppenants und das übrige Tauwerk dieſer Raaen, wieder feſt und läſst die Stengenwindreepen einſcheeren. Wenn dieſs geſchehen iſt, werden etliche Mann bey den Stagen und Leitern (*vulgo* Leiern) geſtellt, die Stengenwindreepen durchgehieſst, die Schlotthölzer ausgenommen und die Stengen ſo weit geſtrichen, als nöthig iſt. Alsdann werden die Stengenwanten wieder feſt gemacht, Stagen und Leiter wieder durchgeholt, die Pardunen ſchlangenweiſe in die Wanten gelegt und endlich die Drehreepen mit Trompeten verſehn, und ebenfalls feſtgemacht.

134. Mit

134. Mit gekaieten Raaen vor Anker liegen.

Holl. Met kaayede Raaen voor Anker leggen.
Dän. Ligge for Anker med kayede Ræer.
Schw. Rida för Ankare med kajade Räer.
Engl. To ride apeek.
Franz. Avoir les vergues en pantenne ou apiqués.
Ital. Ancorare coi pennoni imbruncati o amantigliati.
Span. Estar con las vergas amantilladas.
Port. Estar com as vergas amantilhadas.

Vor Anker die Raaen an der einen Seite aufgetoppt, und solche etwas nach der Länge des Schiffs gedreht haben, damit sie nicht so viel Wind fangen. Auch in den Häfen, wo mehrere Schiffe beysammen liegen, werden die Raaen gekaiet, damit sie andern Schiffen nicht hinderlich sind. Bey den Deutschen, Holländern und Engländern ist es Gebrauch, die Raaen alle in paralleler Richtung zu kaien; allein die Spanier und Franzosen kaien sie kreuzweise.

135. Unter Segel alle Anker fallen lassen.

Holl. Onder Zeil alle Anker uitwerpen.
Dän. Lade alle Ankre falde under Sejl.
Schw. Låta alla Ankare falla i fullt seglande.
Engl. To let go all the anchors to best advantage.
Franz. Mouiller en pagale,
Ital. Dar fondo a la vela a tutte le ancore.
Span. Dar fondo a la vela a todas las anclas.
Port. Dar fundo a vela a todas ancoras.

Dieses desperate Manoeuvre geschieht gemeiniglich nur alsdann, wenn man sich nahe bey einem leger Wall befindet, und der Wind dabey so stark ist, dass man keine Hoffnung hat, sich wieder davon abarbeiten zu können. Man muss dabey hauptsächlich in Acht nehmen, dass die Anker solche Lage bekommen, dass ihre Taue nicht so leicht unklar werden. Wenn z. E. der Wind gerade auf die Küste steht, so ist die beste Lage derselben in gerader Linie längst der Küste.

136. Das Ankertau an die Kabelaring seisen.

Holl. Het Ankertouw aan de Kabelaaring seisen.
Dän. Sejse Tovet med Kabelaringen, sætte Knibere paa Tovet.
Schw. Sejsa Tåget vid Kabellarium, sätta Knipare på Tåget.
Engl. To nip the cable.
Franz. Saisir le cable avec les garcettes de la tournevire.
Ital. Salmastrare la gomena.
Span. Dar buelta al cable y al virador de combes con los mojeles.
Port. Dar volta ao virador e amarra com os michelos.

Die Seisingen um das Ankertau und die Kabelaring schlagen, wenn man den Anker vermittelst der Kabelaring lichten will, s. 107te Erkl.

137. Die Kabelaring aufschricken.

Holl. De Kabelaaring opschrikken.
Dän. Skrikke Kabelaringen op.
Schw. Skrikka up Kabellarium.
Engl. To surge at the capstern.
Franz. Choquer la tournevire.
Ital. Dar un salto al capo piano.
Span. Dar un salto al virador de combes.
Port. Dar hum salto ou lascar o virador.

Fast auf eine ähnliche Weise, wie das Ankertau auf dem Bratspill verfahren wird, (s. 130ste Erkl.) schrickt man auch die Kabelaring auf dem Gangspill auf, wenn solche bey dem Winden bis an das unterste Ende desselben gekommen ist, und die Schläge sich bekneiffen. Das Gangspill hat beständig eine kegelförmige Gestalt, um das Aufschricken zu erleichtern; ehe aber solches geschieht, setzt man vor und hinter der Beting einen Stopper auf das Tau.

138. Die Bugten des Ankertaues fangen sich, s. Bugten.

139. Das Schiff dreht vor seinem Anker auf, tornt auf, wenn der Anker zugegangen ist.

Holl. Voor 't Anker opkomen of opdraayen.
Dän. Skibet dreyer op.
Schw. Skeppet svajar.
Engl. The ship swings.
Franz. Le vaisseau évite.
Ital. Far testa all'ancora.
Span. Salir por el cable.
Port. O navio porta por a amarra.

Siehe die Erkl. 82.

140. Den Anker mit zwey oder drey Bugten fallen lassen.

Holl. Het Anker met 2 of 3 Bogten vallen laten.
Dän. Lade Ankeret falde met 2 eller 3 Bugter.
Schw. Låta Ankaret falla med 2 eller 3 Bugter.
Engl. To let go the anchor with 2 or 3 ranges.
Franz. Mouiller 2 ou 3 plis du cable.
Ital. Dar fondo con 2 o 3 adduccia.
Span. Dar fondo con 2 o 3 adujas.
Port. Dar fundo com 2 ou 3 aduxas.

Ehe der Anker zugeht, hohlt man aus dem Kabelgat eine zur Tiefe des Grundes erforderliche Länge des Ankertaues, und legt es auf das Deck von der Kabelluke bis an das Bratspill in Bugten neben einander, damit wenn der Anker fällt, sogleich ein Theil des Ankertaues nachlaufen kann. Die ausgeholte Länge des Ankertaues, von dem Kabelgat nach dem Bratspill, und von dem Bratspill wieder zurück nach dem Kabelgat, nennt man eine Bugt. Wenn der Grund tief ist, holt man wohl vorher drey bis vier dergleichen Bugten herauf, und da das vorderste Ende des Ankertaues um das Bratspill liegt, so wird nur dabey gezogen, um eine von diesen Bugten, ehe der Anker fällt, vor das Spill zu bringen, und diese Handlung nennt man eine Bugt abholen.

141. Das Ankertau mit der Sonne aufschiessen, s. Aufschiessen.

142. Das Ankertau gegen die Sonne aufschiessen, s. Aufschiessen.

143. Den Anker fangen.

Holl. Het Anker vangen,
Dän. At fange Ankeret.
Schw. Fånga Ankaret.
Engl. To get the anchor up along the bow in order to clear the cables.
Franz. Traverser ou suspendre l'ancre pour desaire les tours des cables.
Ital. Traversare l'ancora per disfare le volte delle gomene.
Span. Suspender el ancla al costado para quitar la buelta de los cables.
Port. Por a ancora a rossa para quitar as voltas das amarras.

Wenn der Anker unter dem Krahn hängt und unklar vom Tau ist, so wird er etwas an der Seite des Schiffs in die Höhe geholt, und dieses nennt man den Anker fangen oder auffangen. Es geschieht in der Absicht, damit etliche Leute auf denselben steigen und ihn klaren können. Das Auffangen wird entweder mit dem Penterhaken oder auch mit einem Strop verrichtet. Letzterer wird gewöhnlich dazu genommen, wenn es hart schlingert, weil alsdann der Anker leicht von dem Penterhaken abglitschen, oder auch sich in demselben bewegen und der Seite des Schiffes oder den Leuten Schaden zufügen kann.

144. Die Ankerboye fangen.

Holl. De Boei vangen.
Dän. Fange Bojen.
Schw. Fånga Bojan.
Engl. To hitch de buoy.
Franz. Saisir la boueé.
Ital. Afferrare il gavitello.
Span. Agarrar la boya.
Port. Agarrar a boia.

Die schwimmende Boye beym Kattenstehrt ergreifen und sie aus dem Wasser ins Boot nehmen, um den Anker vermittelst des Boyereeps zu lichten.

145. Die Ankerboye auswerfen.

Holl. De Boei uitwerpen.
Dän. Strömme Bojen.
Schw. Strömma Bojan,
Engl. To stream the buoy.
Franz. Mettre la boueé a l'eau.
Ital. Mettere il gavitello all' acqua.
Span. Echar la boya en el mar.
Port. Metter a boia no mar.

Die Ankerboye ins Wasser werfen, nachdem sie vorher mit dem Boyereep an den Anker befestiget worden. Wenn man den Anker fallen läst, ist die Boye gewöhnlich mit einem falschen Stich an die Vorpardun gestochen, und wenn der Anker tief genug gekommen ist, so dass das Boyereep zieht, oder wie man in der Seesprache sagt, fuddert, so wird gerufen: lass laufen die Boye! Worauf der falsche Stich losgelassen und die Boye über Bord geworfen wird.

146. Das Boyereep des Ankers fischt.

Holl. Het Boeireep vischt.
Dän. Boyerebet fisker,
Schw. Boyrepet fiskar.
Engl. Is said of the buoy-rope, when it runs foul of the rudder.
Franz. L'orin est embarassé sous le timon.
Ital. La grippia s'imbarazza sotto il timone.

Span.

Span. El orinque se embarazza en el timon &c.
Port. O orinque se embaraça no leme.

Wird gesagt, wenn dasselbe beym Auswerfen nicht klar fällt, sondern irgendwo an der Seite oder unter das Steuer des Schiffs fest zu sitzen kömmt. Diess ist aber eine gefährliche Sache und man kann darüber den Anker; ja so gar das Schiff selbst verliehren. Dem ungeachtet sind viele Schiffe diesem Uebel unterworfen.

147. Die Ankerboye wacht.

Holl. De Boei waakt.
Dän. Boyen vaker.
Schw. Bojan vaker.
Engl. The buoy is floating in sight over her anchor.
Franz. La bouée veille ou est à la veille.
Ital. Il gavitello veglia.
Span. La boya vela.
Port. A boia vigia.

Von einer Ankerboye wird gesagt, dass sie wacht, wenn dieselbe auf dem Wasser schwimmt.

148. Die Ankerboye wacht nicht, steht blind.

Holl. De Boei waakt niet, staat onder Waater.
Dän. Boyen vaker ikke.
Schw. Bojan vaker ej.
Engl. The buoy is not floating in sight over her anchor.
Franz. La bouée est noyée.
Ital. Il gavitello stà annegato.
Span. La boya esta ahogada.
Port. A boia naô vigia, ou está no fundo.

Eine Ankerboye wacht nicht, oder steht blind, wenn sie von dem Strom mit unter das Wasser gerissen wird, und wenn dieses seyn sollte, muss man noch einen Wacher daran binden, s. Ankerwächter.

149. Die Stroppen der Ankerboye. Fig. 34. a a.

Holl. De Stroppen van de Boei.
Dän. Boyens Stropper.
Schw. Bojans Stroppar.
Engl. The slings of a buoy.
Franz. La garniture ou trelingage de la bouée.
Ital. La garnitura d'un gavitello.
Span. La guarnicion de la boya, o los estrobos de la boya.
Port. A guarniçaô de huma boia.

Die Taue, welche zu mehrerer Festigkeit um die Boye gebunden sind.

150. Der Kattenstehrt einer Ankerboye. Fig. 30. h.

Holl. De Katsteert van de Boei.
Dän. Boyens Kattestært (Katterumpe.)
Schw. Bojans Kattstert (Kattrumpa.)
Engl. The laniard of the buoy.
Franz. La petite corde servant a saisir et porter la bouée.
Ital. Un piccolo capo alla testa del gavitello per prenderlo e portarlo.
Span. Una pieza de rebenque a la cabeza de la boya para llevarla.
Port. Hum pequeno cabo ou peça de revem na testa da boia.

Das kleine Ende vom Tau oben an der Boye, welches zum Handhaben derselben dient.

ANKLAMPEN, die feindlichen Schiffe mit Haken und Enterdreggen, s. Entern.

ANKOMMEN, ANLANDEN.

Holl. Aankomen.
Dän. Ankomme, Anlande.
Schw. Ankomma.
Engl. To arrive at the land.
Franz. Arriver, prendre terre.
Ital. Arrivare.
Span. Arrivar, llegar.
Port. Arrivar, chegar.

Mit dem Schiffe an einem Ort ankommen oder das Land erreichen.

ANLAUF der See gegen das Schiff, s. Seestürzungen.

ANLAUF der See gegen das Ufer, s. Brandung.

ANLEGEN, die Wand. (vulgo die Wanten.

Holl. De Want aanleggen.
Dän. Lægge Vanten paa.
Schw. Lägga Vanten på.
Engl. To fix the shrouds over the mastheads by their eye or collar.
Franz. Capeler les haubans.
Ital. Incapellare le sarchie.
Span. Encapillar la jarcia.
Port. Emcapilhar a xarcia.

Heisst bey dem Auftakeln eines Schiffs das Auge (Fig. 515. b.) der Wandtauen um den Mast legen. In eben diesem Verstande sagt man auch, die Stagen und andere Tauen anlegen.

ANLEGEN, bey einem Schiffe.

Holl. Zy aan Zy leggen, breed leggen.
Dän. Lægge langs ved et Skib, lægge fig ved Siden af det.
Schw. Lägge långskepps.
Engl. To lay a ship a long fide of another.
Franz. Elonger, ou prolonger un vaiffeau.
Ital. Prolungarfi, mettere cofta a cofta.
Span. Prolongarfe.
Port. Prolongarfe, metter de encontro hum navio contra outro, pollo bordo a bordo, verga a verga.

Sich mit einem Schiffe dergeftalt an ein anderes legen, dafs fich beyder Seiten neben einander befinden. Wenn Schiffe in einem Hafen auf folche Weife neben einander liegen, fo find gewöhnlich je zwey und zwey mit Springtauen, das heifst, mit kreuzweife von einem Schiffe zum andern gehenden Tauen befeftigt. Und damit die Schiffe durch an einander Stoffen oder Reiben keinen Schaden bekommen, hängt man zwifchen beyde, Hölzer oder Stücke von Maften, welche nach dem Holländifchen Wreifhölzer genannt werden.

ANLEGEN, das Haar und Papier hinter der Spiekerhaut, f. Spiekerhaut.

ANLEGEN, ein Schiff.

Holl. Een Schip aanleggen.
Dän. Lægge et Skib paa Stabelen.
Schw. Lägga et Skepp på Stapeln.
Engl. To lay a ship on the ftocks.
Franz. Mettre un vaiffeau fur le chantier.
Ital. Mettere una nave sul cantiere.
Span. Poner un navio fobre las gradas.
Port. Pôr hum navio fobre o eftaleiro para o trabalhar.

Anfangen ein Schiff zu bauen, oder den Kiel deffelben, und die erften Hölzer dazu auf den Stapel legen.

ANLEGEN, zur Ladung.

Holl. Ter Lading aanleggen.
Dän. Lægge an at ladde.
Schw. Lägga an at lafta, begynna at lafta Gods i et Skepp.
Engl. To be ready to get lading.
Franz. Etre prét à charger.
Ital. Star pronto a ricever carica.
Span. Eftar lifto a recibir carga.
Port. Eftar lifto a receber carga.

Man fagt von einem Schiffe, es hat angelegt zu laden, wenn es fertig ift Ladung einzunehmen.

ANLEIKEN, f. Leiken.

ANLIEGEN, Nord oder Süd anliegen.

Holl. Noord aanleggen.
Dän. At ligge Nord an.
Schw. Ligga Nord an.
Engl. To ftand to the North.
Franz. Porter au Nord.
Ital. Far fuo rumbo a tramontana.
Span. Hazer la derrota o el rumbo del Norte.
Port. Fazer a derrota do Norte.

Nach Norden zu fteuern, oder das Schiff gerade dahin richten.

Seewärts ANLIEGEN.

Holl. Zeewaarts aanleggen.
Dän. Staae ved Skibet fra Landet, ud af Söen, söeværts.
Schw. Ligga an fjövart.
Engl. To ftand off.
Franz. Porter le cap à la mer, avoir le cap au large.
Ital. Far rota al largo.
Span. Correr fuera, al largo.
Port. Correr ao largo.

Nach der See zu fteuern. Ueberhaupt heifst auf einen Gegenftand anliegen fo viel, als das Vordertheil des Schiffs gerade auf denfelben gerichtet haben und darauf zu fegeln.

Wo LIEGT das Schiff AN!

Holl. Hoe leit't aan.
Dän. Hvor ligger J an.
Schw. Hur liggen J an.
Engl. Hou wind you.
Franz. Ou eft le cap.
Ital. Onde va la proa.
Span. Adonde va la prua.
Port. Donde vai a proa.

Die Frage an den Steuermann, oder denjenigen der am Ruder fteht, um fich zu erkundigen, welchen Kurs das Schiff fteuert.

ANLUVEN.

Holl. Loeven, aanloeven.
Dän. At luve an.
Schw. Lofva, flicka up bi de vind.
Engl. To go to windward or to the weather fide.
Franz. Aller au lof.
Ital. Orzare, andare al vento, all'orza.
Span. Orzar.
Port. Orçar, metter a orça.

Ist das Gegentheil von Abhalten. Man sehe, was daselbst gesagt worden.

LUV AN.

Holl. Loef! Loef! hou by de Wind! Loef aan!
Dän. Roeret i Læ!
Schw. Håll bi de Vind!
Engl. Luff!
Franz. Au loff!
Ital. Orza!
Span. Orza!
Port. Orça.

Der Befehl an den Steuermann, nicht abzufallen, sondern anzuluven, oder das Ruder lewärts zu drehen.

ANNÄHEN, einen Block.

Holl. Een Block naajen, vast maaken.
Dän. At naye en Blok.
Schw. Naya en Blok.
Engl. To fixe or seize a blok.
Franz. Frapper une poulie.
Ital. Ligare un bozzello.
Span. Coser un moton.
Port. Coser hum moutaõ.

Einen Block an der Stelle, wo derselbe dienen soll, festbinden.

ANNOTINAE.

Gewisse Fahrzeuge der Römer, die Mundprovision führten.

ANORDIE.

Holl. Een stormig Noordwind.
Dän. En stormigt Nordwind.
Schw. En stormaktig Nordwind.
Engl. A northerly storm peculiar to the gulph of Mexico called by the english Creoles, a North.
Franz. Anordie, ou un fort vent du Nord.
Ital. Tramontanata.
Span. Viento furioso de Norte, Anordia.
Port. Tempestade do vento Norte, succede esta em certos tempos nas costas da Nova Hespanha e nas Ilhas do golfo do Mexico.

So wird insonderheit in Neuspanien ein heftiger und anhaltender Nordwind genannt.

ANQUINA.

Ein Tau auf römischen Schiffen, womit die Antenna nach dem Mast gezogen wurde. Wahrscheinlich sind die auf Galeren gebräuchlichen Taue, welche man Ital. *anchi* und Franz. *anquins* nennet, noch eben das, was die *anquina* der Römer waren.

ANRACKEN.

Holl. Aanrakken.
Dän. At rakke eller anrakke.
Schw. At racka, göra Racken fast om Rån.
Engl. To fasten the yards with a parrel.
Franz. Mettre le raccage.
Ital. Mettere la trozza.
Span. Poner el raccamento.
Port. Pôr a urracca.

Die Raaen mit dem Rack an die Masten oder Stengen binden, s. Rack.

ANRAKEN oder ANRAHKEN, s. Raken und Festraken.

ANREIHEN, ein Bonnet.

Holl. Een Bonnet aanrygen.
Dän. Lidse an Bonnetten.
Schw. Litsa an Bonnetten.
Engl. To lace on a Bonnet.
Franz. Lacer une Bonnette.
Ital. Allacciare una Bonnetta.
Span. Atar, enlazar una Boneta.
Port. Enlaçar huma Boneta.

Das Bonnet an ein Segel schnüren, indem man die doppelten Parten (Fig. 541 a b f g h i) des Schnurs oder der Linie, welche schon vorher an das Segel gemarlt worden, durch die Löcher sticht, die sich zu der Absicht in dem Bonnet befinden. Es geschieht solches auf folgende Weise: Man sticht zuerst den doppelten Part (a a Fig. 540 und Fig. 541) der Linie, die an das erste Loch c des Segels, wie auch an die übrigen gemarlt ist, durch das erste Loch des Bonnets, hierauf geht man zu dem zweyten Loch d, und sticht ebenfalls wieder den doppelten Part b b durch das zweyte Loch des Bonnets; alsdann schlägt man den an der andern Seite des Segels hervorstehenden ersten doppelten Part a a über den zweyten b b, den zweyten wieder über den dritten, nachdem letzterer vorher durch das dritte Loch gestochen worden, und setzt diese Arbeit so lange fort, bis man von dem äussersten Ende des Segels, bis an den Mast gekommen ist. Die beyden daselbst übrig bleibenden doppelten Parten, werden alsdann mit einem sogenannten Schloss e (vulgo Schlot) dergestalt verbunden, wie die Figur zeigt. Wenn nun der Wind zu stark wird und man das Bonnet wieder abnehmen muss, so braucht man nur das Schloss los zu machen, alsdann kann man die ganze Anreihung, welche nichts weiter, als ein Kettenstich ist, auf einmal losreissen. Gewöhnlich geschieht solches von dem Winde selbst, s. Bonnet

An-

ANRUDERN oder ANROYEN. Roy an!

Holl. Roej aan!
Dän. Vel an! Roe!
Schw. Ro friskt!
Engl. Pull away!
Franz. Avant!
Ital. Cala remo! Avanti!
Span. Ala por los remos!
Port. Ala!

Ein Befehl oder Aufmunterung an das Volk, stärker zu royen.

ANRUDERN, ANROYEN.

Holl. Aanroejen.
Dän. At roe an, stöde an.
Schw. Ro an. stöta an.
Engl. To row against any thing.
Franz. Aborder en vogant.
Ital. Abordare vogando.
Span. Abordar vogando.
Port. Abordar vogando.

Mit dem Fahrzeuge, worinn gerudert wird, irgendwo anstoſsen.

ANSA gubernaculi.

So hieſs die Ruderpinne bey den Römern.

ANSCHEEREN, ein Tau (beym Reepschläger).

Holl. Een Touw aanscheeren, de Gaaren spannen.
Dän. At skiære et Tov an.
Schw. Skära an et Täg.
Engl. To warp a rope.
Franz. Ourdir une corde.
Ital. Ordire un capo.
Span. Urdir un cabo.
Port. Ordir hum cabo.

Die Kabelgarne, vermittelst Menschen oder Pferden, von den Rollen (a a a Fig. 406) ziehen und die Enden derselben an die Dreher b f befestigen. Wenn ein Tau angeschoren werden soll, so wird von jeder der Rollen, (welche sich entweder an dem Anscheerpfahl c c vertikal über einander, oder auch in einer Art Gestell d d d, horizontal neben einander befinden) das Ende des darauf befindlichen Kabelgarns, durch den Ring e gesteckt, und alsdann diese Kabelgarne zusammen, entweder durch Menschen oder gemeiniglich durch Pferde, so weit von den Rollen gezogen, als man die Duchten anscheeren will. Wenn dieses geschehen, so befestigt oder sticht man das eine Ende der Kabelgarne, an den Dreher b der Drehpfähle, und das andere an den Dreher des Schlittens f, welcher an einen in die Erde geschlagenen Pfahl festgebunden ist. Um ein Tau gut anzuscheeren, wird erfordert, daſs sowohl die Kabelgarne unter einander, als auch die Duchten selbst, gleiche Spannung haben. Man kann dieſs leicht gewahr werden, wenn man nur bemerkt, ob eine von denselben durch ihr eigenes Gewicht weiter nach der Erde hängt, als die andere. Etliche Meister haben in diesem Fall die schlimme Gewohnheit, und drehen solche etwas, daſs sie mit den übrigen wieder gleiche Höhe bekommen; allein man sieht leicht ein, wie höchst schädlich dieser Gebrauch ist, weil dadurch die Ducht, auch in einem Tau, mehr gespannt wird, als die übrigen, und daher das ganze daran ziehende Gewicht beynahe allein halten muſs. Es muſs natürlich auch eher zerspringen, als wenn alle Duchten gleiche Tragt haben und gemeinschaftlich würken können. Die Kabelgarne werden gewöhnlich um ⅓ länger angeschoren, als die Länge des Taues werden soll, denn der dritte Theil geht durch das Zusammendrehen verlohren. Jedoch ist dieses Verhältniſs noch zu groſs, weil aus der Erfahrung erhellet, daſs je weniger ein Tau zusammengedrehet wird, je mehr Last kann es tragen, und aus dieser Ursache zerspringen die russischen Taue, welche noch mehr als ⅓ zusammengedrehet sind, am leichtesten von allen, ungeachtet sie von weit besserm Hanf gemacht werden. Je mehr aber ein Tau zusammengedrehet wird, je besseres Ansehn bekömmt es, und die Meister können dadurch weit leichter ihren Betrug verbergen, indem die schlechten Zuthaten nicht so leicht in die Augen fallen, s. Zusammendrehen.

ANSCHEERPFAHL, (beym Reepschläger).

Holl. Een Aanscheerpaal.
Dän. Skiærpæl.
Schw. Skärpåle.
Engl. A rope-makers rack to warp a rope.
Franz. Le Ratelier.
Ital. La Rastrelliera per ordire un capo.
Span. Un palo con ganchos para urdir las filasticas.
Port. Hum palo com ganchos para ordir cabos.

Man sehe, was bey Anscheeren davon gesagt worden.

ANSCHLAGEN, ein Tau an das andere, (beym Reepschläger).

Holl.

Holl. Aanſpliſſen.
Dän. Anſpliſſe.
Schw. Anſpliſſa.
Engl. To ſplice.
Franz. Epiſſer.
Ital. Antugliare.
Span. Hazer una coſtura larga.
Port. Fazer huma coſtura larga.

Heiſst beym Reepſchläger ein Tau verlängern, indem man an die Kardeele (Fig. 520 b b b) des Taues c die Kardeele a a a ſpliſst, womit das Tau verlängert werden ſoll, und zwar dergeſtalt, daſs dieſe drey Splitſungen ſich nicht an einer Stelle befinden. Wenn dieſes geſchehen, wird das Tau auf gewöhnliche Weiſe an die Drehpfähle geſpannt und vermittelſt des Schlittens zuſammengedrehet. Dieſes Anſchlagen oder Anſpitzen iſt von dem gewöhnlichen Splitſen darin unterſchieden, daſs bey letzterm die beyden Enden, zweyer ſchon gemachter Taue, zuſammengeſpliſst werden, und die Splitſung folglich weit ſichtbarer wird.

ANSCHLAGEN, die Segel.

Holl. De Zeilen aanſlaan.
Dän. At anſlaae Sejlene.
Schw. At anſlå Segel.
Engl. To bend a ſail to its yard.
Franz. Enverguer.
Ital. Inferire, fiorire. *Bey lateiniſchen Segeln ſagt man* inantennare. *Ven.* impennare.
Span. Envergar las velas.
Port. Emvergar as velas.

Die Segel vermittelſt der Raabänder und Nockbendſel, an die Raaen binden oder feſtmachen, damit ſie daſelbſt dienen können, ſ. Abſchlagen.

ANSEGELN.

Holl. Aanzeilen.
Dän. Anſejle.
Schw. Segla an.
Engl. To run foul, of.
Franz. Aborder, courir ſur un vaiſſeau &c.
Ital. Abordare, correre ſopra un baſtimento &c.
Span. Abordar, correr ſobre un navio &c.
Port. Abordar, correr ſobre hum navio &c.

Wenn ein Schiff im Segeln gegen etwas anläuft, ſo ſagt man, es hat angeſegelt.

ANSETZEN, die Wanten, die Bugſprietwuhling, die Stagen &c.

Holl. De Wanten &c. aanzetten.
Dän. At anſætte Vanter &c.
Schw. At Anſätta Vanten &c.
Engl. To ſet up the ſhrouds.
Franz. Rider les haubans.
Ital. Teſare le ſarchie &c.
Span. Atezar la jarcia &c.
Port. Atezar a emxarcia &c.

Wenn von ſtehendem Tauwerk die Rede iſt, ſo heiſst anſetzen ſo viel, als ſolches ſteifer machen oder mehr ſpannen. Die untere Wand wird, nach geſchehener Anlegung und Einſcheerung der Taljereeps, gewöhnlich mit einem Mantel und Takel angeſezt, indem man die Mantel an das Wandtau nähet, welches angeſetzt werden ſoll, und den unterſten Block des Takels auf dem Deck befeſtigt oder anhakt, und alsdann den Läufer des Takels um das Gangſpill ſchlägt und darauf windet. Die obern Wanten werden gewöhnlich angedrehet.

Die Bugſprietwuhling wird mit dem Spill eines unter das Bugſpriet gelegten Boots angeſetzt. Bey Kauffahrern geſchieht ſolches gewöhnlich mit dem Bratſpill im Schiffe ſelbſt. An etlichen Orten findet noch der üble Gebrauch Statt, daſs man das äuſſerſte Ende des Bugſpriets, mit gefüllten Waſſertonnen oder anderm Gewicht beſchwert; allein es iſt leicht einzuſehen, daſs man dadurch eine entgegengeſetzte Würkung erhält, weil das Bugſpriet juſt an der Stelle, wo es gewuhlt werden ſoll, eine Bugt in die Höhe ſchmeiſst. Die Stagen werden ebenfalls mit einem Takel oder einer Gien angeſetzt. Wenn ein Stag ſchon ſo weit angeſetzt iſt, daſs es beynahe hinlänglich geſpannt iſt, und nur noch etwas Bugt hat, ſo ſagt man, es muſs noch etwas geſtaget werden, das heiſst, noch etwas angeſetzt, um die völlige Spannung zu bekommen.

ANSETZEN, die Ladung einer Kanone.

Holl. De Lading aanzetten.
Dän. At anſætte.
Schw. At anſätta Laddningen.
Engl. To ramm home.
Franz. Battre la charge, pouſſer la charge au fond du canon.
Ital. Battere la carica,
Span. Atacar la carga.
Port. Atacar ou calcar a carga.

Die Ladung der Kanone, mit dem Anſetzer oder Stampfer, bis an den Boden der Kanone treiben, ſ. Stampfer.

ANSETZER der Kanone, ſ. Stampfer.

AN-

ANSETZER; Treibeisen.

Holl. Een Dreefyzer.
Dän. En Driver eller Jagtbolt at drive Bolter ud med.
Schw. Jagbult,
Engl. A Driving-bolt or Drive-bolt.
Franz. Repoussoir.
Ital. Rebolo.
Span. Rebujo.
Port. Repuxo.

Ein Eisen bey den Schiffszimmerleuten, welches die Gestalt der Fig. 213 hat, und dazu dient, die Bolzen wieder aus dem Holz zu treiben oder dieselben zu stempeln. In dieser Absicht fasst einer dieses Eisen bey dem Stiel a, und hält das Ende b an den Bolzen, der gestempelt werden soll; ein anderer schlägt hingegen mit einer eisernen Keule oder Moker auf das andere Ende c, und treibt auf diese Weise den Bolzen heraus. Man bedient sich auch hiezu eines Stempelbolzens Fig. 214, s. Stempelbolzen.

ANSPITZEN, ein Tau, s. Anschlagen.

ANSPLISSEN oder ANSPLITSEN, s. Splissen.

ANSPÜHLUNGEN.

Holl. Aanspoeligen, Aanwas.
Dän. Tangbeed eller Tangval.
Schw. Sanden eller Jorden som Strömmen sköljer eller sätter til.
Engl. A sort of bank thrown up by the waves upon any coast.
Franz. Laisses et relais.
Ital. Interri, ricolmi.
Span. Crecimiento de las tierras a las costas.
Port. Arrumaçaõ de terras que o mar faz pelas costas.

So nennt man den Sand und Schlamm, den das Meer ans Ufer spühlt, der mit der Zeit anwächst und dem Lande zugefügt wird.

ANSTAMPFEN, die Ladung einer Kanone.

Gebräuchlicher ist ansetzen.

ANTAKELN, s. Auftakeln.

ANTEMON.

Hiess bey den Römern, nach dem Nicol. Perotus, ein Segel, welches nur bey schwerem Sturm gebraucht wurde und leicht gewendet werden konnte. Vielleicht ist es eben dasselbe gewesen, welches auf ältern italienischen Galeeren *Artimone* hiess. Lilius Gyraldus aber versteht darunter ein kleines Segel, welches an die grössern befestigt ward, oder eine Art Bonnet s. *Artemon*.

ANTENNA, (bey etlichen Antemna.)

Holl. Een latynsche Raa.
Dän. En latinsk Raa,
Schw. En latinsk Rå.
Engl. A lateen yard.
Franz. Antenne.
Ital. Antenna.
Span. Antena o entena.
Port. Huma entena.

So hiess bey den Römern eine Raa, die Griechen hingegen nannten die Raaen *keraiai, kerata*, welcher Name eigentlich Hörner bedeutet. Daher werden die beyden äussersten Enden oder die Nocken *akrokeraia* genannt und bey den Lateinern *cornua*. Heutiges Tages heisst *Antenna* noch bey den Italienern, Franzosen, Spaniern und Portugiesen eine Raa, welche ein dreyecktes Segel führt, so wie auf Galeeren, Schebecken, Tartanen &c. der Gebrauch ist und solche besteht, wie man Fig. 251 sieht, aus zwey Stücken, wovon das unterste b von den Italienern *carro* und das oberste a *Penna* genannt wird. Wahrscheinlich ist die Raa der Lateiner eben so gestaltet gewesen, wenigstens ist so viel gewiss, dass das Segel einer *Antenna* noch jetzt bey den obgedachten Nationen den Namen *vela latina* (lateinisches Segel) führt.

ANTHUN, einen Hafen oder ein Land.

Holl. Land aandoen.
Dän. Löbe ind for Uvejr.
Schw. Löpa in.
Engl. To call at any port.
Franz. Relacher, faire escale.
Ital. Pigliare terra, porto, far scala.
Span. Arribar, tomar tierra.
Port. Tomar o porto.

Gewöhnlich versteht man darunter, des schlechten Wetters oder der schlechten Beschaffenheit des Schiffs wegen, einen Hafen oder Land zu erreichen suchen. Doch heisst Land anthun auch soviel, als solches zu Gesichte bekommen. So sagt man zum Beyspiel, wir sind dem Lande sehr nahe und müssen es bald anthun. Ein Revier anthun heisst auch in dasselbe hineinsegeln.

ANTIEFEN.

Holl. Diepen, aandiepen.
Dän. At Kaste Lod, lodde.

Schw.

Schw. Kasta Lodet.
Engl. To found.
Franz. Sonder.
Ital. Scandagliare.
Span. Sondar, fondear, echar la fonda.
Port. Fazer a fonda, ir a fonda, Sondar.

Sich dem Lande nähern, indem man mit dem Loth die Tiefe des Waffers erforschet. Gemeiniglich wird zu diefer Abficht das Boot voraus gefandt, damit das Schiff nicht auf Untiefen gerathe, f. Lothen.

ANTIPODES, f. Gegenfüfsler.

ANTLIA, ANTLION, ANTLON.

So hiefs bey den Griechen die Schiffspumpe, die Lateiner nannten fie *hauftrum*, *tolleno* oder *tollena*.

ANTOECI, f. Gegenwohner.

ANTONIA.

Der Name des berühmten Schiffs, worauf fich Marcus Antonius und Kleopatra in der Schlacht bey Actium befanden. Die Tane deffelben waren von Seide und die Segel mit dem feinften Purpur gefärbt. Man hatte überhaupt in ältern Zeiten häufig den Gebrauch, die Segel, Maften und das Schiff felbft mit blauer Farbe zu bemahlen. Infonderheit pflegten folches die Vanneſer zu thun, um dadurch die Annäherung ihrer Schiffe vor dem Feinde zu verbergen; auch Cäfar erzählt, dafs er fich diefer Lift bedient und einige Vortheile dadurch erhalten habe.

ANTREIBEN, Planken.

Holl. Een Plank aandryven.
Dän. At drive en Planke ind eller paa.
Schw. Drifva Plankorne in eller på.
Engl. To drive the planks to a timber.
Franz. Preffer les planches contre le bord.
Ital. Comprimere le tavole, mettere le tavole in torfe.
Span. Atracar las tablas.
Port. Apertar, atracar as pranchas ao coftado.

Die Planken mit Gewalt an das Holz, woran fie liegen follen, hinantreiben, fo dafs fie vollkommen daran fchlieffen und fich zwifchen der Fläche des Holzes und der Planke kein Zwifchenraum befinde. Die Werkzeuge deren man fich dazu bedient, findet man unter Jagdt und Jagdtbolzen. An etlichen Orten und befonders in Portugal werden die Planken mit Tauen angehol·

ANTWORTEN, oder die Begrüffung erwiedern, f. Wiedergrüffen.

ANWACHS des Ufers, f. Anfpühlung.

ANWINKEN.

Holl. Aanwenken.
Dän. At fiire Forſkiödene for at gaae bi de Vind.
Schw. At fira Förfkoten för at gå bi de Vind.
Engl. To eafe off the sheets of the fore ftay-fails and the jib in order to go to windward.
Franz. Filer les écoutes des voiles d'avant.
Ital. Filare le fcotte delle vele di prua per orzare.
Span. Arriar las efcotas de las velas de proa para orzar.
Port. Arriar as efcotas das velas de proa para orçar.

Wenn das Ruder beym Wenden in Lee gedreht worden und das Schiff nicht luven will, fo winkt man etwas an, das heifst, man viert die Vorftagfegel und Klüver-Schoten etwas, damit die Segel aufangen zu killen und das Schiff in Schwiemfchlag zu liegen kömmt.

APELIOTES, der Oftwind, f. die Tafel unter dem Artikel Wind.

APERTAE, gr. aphraktoi.

Waren bey den Römern und Griechen Laftfchiffe, welche kein Verdeck hatten.

APHELIUM, f. Sonnenferne.

APHLASTA.

So hiefs bey den griechifchen Schiffen ein Zierrath am Hintertheil, der oftmals eine runde Geftalt hatte, oftmals aber auch wie Flügel geformt war. An diefem Zierrath befand fich auch zuweilen ein kleines Schild.

ASPIDEION oder ASPIDISKE.

Diefer Zierrath wurde eben fo, wie das *Acroftolium*, von den überwundenen Schiffen abgenommen und an die Schiffe der Sieger gehänkt, um damit ihren Triumph glänzend zu machen. Das *Apluftrum* der Römer fcheint eben daffelbe zu bedeuten.

APHRAKTOI, f. Apertæ.

APLUSTRUM, f. Aphlafta.

APOBATHRAI.

Waren Stege vermittelft welcher man aus den Schiffen ans Land oder aus einem Schiffe in das andere ging.

APOGEIA, lat. Retinacula.

So hieſſen die Landfeſtungen oder Taue, mit welchen die Schiffe am Ufer feſtgebunden wurden. In den meiſten Häfen befanden ſich zu dem Ende Steine, welche durchbohrt waren und daher *Daktylioi* hieſſen.

APOGEUM, lat. Apogæum, ſ. Erdferne.

APOSTEL.

So werden bey etlichen Niederländern die Bughölzer oder Bugſtücke genannt. Es verdient hiebey bemerkt zu werden, daſs ſolche ebenfalls bey den Franzoſen *Apotres* und Italienern *Apoſtoli* heiſſen, ſ. Bughölzer.

APSIDEN, lat. Apſides, Auges.

Holl. Apſiden.
Dän. Apſiden, en Planets tvende Puncter hvor den er længſt fra, eller nærmeſt Jorden.
Schw. Apſiden, de två Punckter hvareſt en Planet är antingen längſt borte ifrån eller närmeſt den Kroppen on hvilkan han har ſitt Lopp.
Engl. Apſides.
Franz. Apſides ou Abſides.
Ital. Gli Apſidi.
Span. Los Apſides los dos Puntos opueſtos que deſcribe el Planeta de los cuales el mas alto ſe llama Apojeo y el mas cercano a la tierra, Perijeo.
Port. Os Apſides diz-se de dous pontos da orbita de hum planeta, dos quaes o mais alto se chama Apogeo e o mais baixo Perigeo.

Die beyden Puncte einer Planetenbahn, in deren einem der Planet von der Sonne am weiteſten entfernt, im andern aber derſelben am nächſten iſt. Wenn man von der Erde redet, ſo gebraucht man die Wörter *Apogæum* (Erdferne) und *Perigæum* (Erdnähe). Der Name Abſiden kömmt ſchon bey griechiſchen Schriftſtellern vor, und bedeutet eigentlich Umfang eines Rades, auch Krümmung eines Gewölbes und iſt dann den Hauptpuncten der krumlinigten Bahnen der Geſtirne beygelegt worden, ſ. Sonnenferne, Sonennähe. Der Name *Auges* kömmt von den Arabern her.

APSIDENLINIE, lat. lineas apſidum axis orbitæ.

Holl. De Apſidenlyn.
Dän. Apſidenlinie den Linie imellem den Punct hvor en Planete er, naar den er længſt fra Jorden og den, hvor den er nærmeſt.
Schw. Apſidenlinie, eller den Linie som man föreſtäller ſig imillan de förenämde Punckter.
Engl. The Line of Apſides.
Franz. Ligne des Apſides, le grand axe do l'orbite.
Ital. Linea degli Apſidi.
Span. Linea de los Apſides.
Port. Linha dos apſides (o Diametro que une os apſides e paſſa pelo centro da orbita do Planeta e pelo centro do mondo.

Die gerade Linie Fig. III. AP, welche durch beyde Apſiden A und P geht. Sie iſt die groſſe Axe der elliptiſchen Planetenbahn und geht alſo durch die Sonne oder durch den Brennpunct S und durch den Mittelpunct C. Die Apſidenlinien oder groſſen Axen der Planetenbahnen verändern von Zeit zu Zeit ihre Lage gegen die Fixſterne und drehen ſich um die Sonne nach der Ordnung der Zeichen, das iſt von innen heraus betrachtet, von der Rechten zur Linken fort. Man ſehe den Artikel Sonnenferne.

AQUILO, der Name des Nord-Oſtwindes bey den Alten, ſ. Wind.

ARBEITEN. Das Schiff arbeitet.

Holl. Arbeiden, het Schip arbeidt.
Dän. Skibet arbeider.
Schw. Skeppet arbetar.
Engl. The ſhip works.
Franz. Le vaiſſeau fatigue beaucoup.
Ital. Il vaſcello travaglia.
Span. El navio trabaja.
Port. O navio travalha.

Wenn ein Schiff in der See heftig ſtampft und ſchlingert, ſo ſagt man es arbeitet, ſ. Stampfen und Schlingern.

ARCHE des Noah.

Holl. De Arke Noachs.
Dän. Noæ Ark.
Schw. Noachs Ark.
Engl. The Ark of Noah.
Franz. l'Arche de Noé.
Ital. Arca di Noé.
Span. Arca de Noé.
Port. Arca de Noé.

Der Name des bekannten Schiffs oder Kaſtens, worinn der Erzvater der Juden, während einer Sündfluth, mit ſeiner Familie und einem Paar von allen Kreaturen des Erdbodens gelebt haben ſoll. Es verdient deswegen einer Erwähnung, weil ſolches in ältern und ſelbſt auch in neuern Zeiten,

ten, von vielen Schriftstellern für das vollkommenste Muster eines Schiffs gehalten worden ist, und etliche Schriftspeculanten sogar verleitet hat, sich mit der Schiffbaukunst abzugeben, und nach dem angegebenen Plan desselben, Schiffe zu entwerfen.

ARCHE.

Der Name eines kleinen bey Hamburg auf der Alster gebräuchlichen Lustschiffs —.

ARCHIKYBERNETAI, lat. Archigubernius, Archiguberneta, Archigubernites.

So wurden bey den ältern Griechen diejenigen genannt, denen die Besorgung und Verwaltung aller Seeangelegenheiten anvertrauet war. Sie mufsten für bequeme Häfen sorgen, den Lauf der Flotte dirigiren und alles, was dazu gehörte, anordnen. Nur mit dem, was den Krieg betraf, hatten sie nichts zu thun. Etliche neuere Schriftsteller verstehen auch unter Archigubernius den Befehlshaber des Schiffs, worauf sich der Kaiser befand.

ARCHIPEL.

Holl. Een Archipelago.
Dän. En Archipelagus.
Schw. En Archipelagus.
Engl. Archipelago.
Franz. Archipel.
Ital. Arcipelago.
Span. Archipelago.
Port. Archipelago.

Eine ansehnliche Strecke des Meers, welche mit Inseln gleichsam besäet ist. Es giebt deren verschiedene, so haben wir z. E. den griechischen Archipel oder das ägeische Meer, den Archipel von St. Lazarus, den Mexicanischen und andere mehr. Eine minder beträchtliche Strecke kleiner Inseln wird in den nordischen Sprachen Scheeren genannt.

ARCHITALASSUS, der Admiral bey den Alten, f. Præfectus classis.

ARCTA.

Der Name eines kleinen Raubschiffes bey den Römern.

ARCUS oder ARCON.

Diesen Namen führte nach Bocharts Bericht (*Canaan l. 2. c. 11.*) bey den Phöniziern ein Kriegsschiff. Die Kriegsschiffe der Phönizier sollen sehr lang und dabey vorne und hinten sehr scharf gebauet gewesen seyn.

ARGESTES, f. die zweyte Tafel unter dem Artikel Wind.

ARGO.

Der Name des Schiffs, mit welchem die griechischen Helden das goldene Fliefs von Kolchis geholt haben sollen. Diese Helden wurden nach ihrem Schiffe Argonauten genannt.

ARGOSIE, f. Karake.

ARGOUSIN.

Holl. De Provooft in een Galei.
Dän. Slave Vagter paa Gallejer og som legger dem Lænker paa og tager dem af.
Schw. En Upsyningsman öfver Trälarne pä en Galeja.
Engl. A petty officer in gallies whose duty is to fix on and to take off the shackles of the slaves.
Franz. Argousin.
Ital. Aguzzino.
Span. Aguzino.
Port. Aguzino.

Ist der Profos auf einer Galeere, welcher den Galeerensklaven die Ketten anlegt.

ARKE.

Holl. Een Boot of Vaartuig in gebruik op de Elve.
Dän. Et lidet Fartöi med flat Bund paa Elvstrommen.
Schw. Et litet Fartyg med en platt Botten pä Elvströmmen.
Engl. A Kind of flat-bottomed boat employed on the Elb.
Franz. Une barque à fond plat dont on se sert sur l'Elbe.
Ital. Una barca con fondo piano usato spora la Elba.
Span. Una barca con fondo llano sobre la Elba.
Port. Huma barca chata sobre a Elba.

Ein Fahrzeug auf der Oberelbe, welches einen flachen Boden hat, und vorne scharf und hinten platt ist.

ARMADILLA.

Holl. De Barlaventa Vloot of Armadilla.
Dän. En liden spanisk Skibs Flode i Amerika til Handelens Sikkerhed.
Schw. En liten spansk Skeppsflotta i Amerika at förvara Kusterna.
Engl. A small squadron of spanish frigates of war, to guard the coast of New Spain and prevent illicit trade.

 Franz.

Franz. Armadille.
Ital. Armadiglia (picciola flotta di vascelli di guerra, dei quali gli Spagnuoli si servono in America a guardare le costiera e ad impedire che i forestieri non vadano a negoziare con gli Spagnuoli e con gli Iudiani.
Span. Armadilla.
Port. Frota pequena Hespanhola composta de fragatas ligeiras para impedirem o contrabando nas Indias occidentaes.

Das Diminutivum des spanischen Worts *Armada* (Kriegsflotte). Es wird dieser Name insonderheit den kleinen Flotten oder Geschwadern gegeben, welche die Spanier in ihren americanischen Besitzungen, zur Vermeidung des Schleichhandels, unterhalten. Jede besteht aus 6 bis 8 kleinen Kriegsschiffen, welche unter dem Namen *guarda costas* so bekannt sind. Eins von diesen Geschwadern hält sich gemeiniglich zu Calao, dem Hafen von Lima auf, und ein andres zu Cartagena.

ARMATEUR, s. Kaper.

ARME des Ankers, s. Anker 17.

ARME einer Knie.

Holl. De Armen van een Knie.
Dän. Armene af en Knæ.
Schw. Armar af en Knä.
Engl. The arms of a Knee.
Franz. Les bras d'une courbe.
Ital. Bracci d'una curva.
Span. Brazos de una curba.
Port. Afteas da curva.

Man findet die Erklärung davon unter Knie.

ARME einer Säge.

Holl. De Armen van een Zaag.
Dän. Armer af en Soug.
Schw. Armar af en Såg.
Engl. The arms of a saw.
Franz. Les bras d'une scie.
Ital. Bracci d'una sega.
Span. Codales.
Port. Testicos da serra.

s. Säge.

ARM der Klocke.

Holl. De Arm van de Klok.
Dän. Armen af Klokken.
Schw. Armen af Klockan.
Engl. The bell-crank.
Franz. Crochet de fer qui sert de levier pour faire aller une cloche de vaisseau.
Ital. Braccio della campana.
Span. Cigueña de la campana.
Port. Braço do sino.

Man sehe die Erklärung davon unter Klocke.

ARREST von Schiffen, s. Embargo.

ARRIERE garde.

Holl. Agter-Togt, Arriere-garde.
Dän. Arriere garden.
Schw. Arriere garden.
Engl. Rear division.
Franz. Arriere garde.
Ital. Retroguardia.
Span. Retaguardia.
Port. Retaguarda ou Retroguarda.

Eine von den Hauptabtheilungen einer Flotte, s. Flotte.

ARSENAL, See-ARSENAL.

Holl. Een Zee Arsenal.
Dän. Söe Arsenal.
Schw. Sjö Arsenal.
Engl. A royal dock-yard together with its warren or gun-wharf.
Franz. Arsenal de Marine.
Ital. Arsenale di Marina.
Span. Arsenal de Marina.
Port. Arsenal de Marinha.

Unter diesem Namen begreift man nicht allein die Gebäude, in welchen alle zur Ausrüstung einer Flotte erforderlichen Sachen aufbewahrt werden, sondern auch die Werftstellen, wo solche verfertiget werden, als: Reepschlägereyen, Segelmachereyen, Stückgiessereyen, Ankerschmieden, Bäckereyen, Schiffszimmerwerfte &c. Die vortrefliche Einrichtung und Ordnung, welche in den französischen See-Arsenälen herrscht, ist die Ursache, dass diese Nation weit geschwinder ihre Schiffe ausrüsten kann, als die Engländer.

Die ältesten Arsenäle, wovon wir Nachricht haben, sind diejenigen, welche der König Salomon anlegen liess. Eins derselben befand sich zu Joppe für seine Schiffe auf der mittelländischen See, und das andre zu Eziongaber, welches für seine Schiffe auf dem rothen Meer bestimmt war (s. das 4te Buch des Pineda, *de rebus Salomonis*). Die Griechen und Römer hatten ebenfalls Arsenäle, wovon der letztern ihre sich zu Ravenna, Misena und Frejus, am Pontus Euxinus, am Rhein und an der Donau

lesa-

befinden. (*Thucid. lib. VII. Sveton in August. c. 49. Tacit. Annal. lib. IV.*) Das berühmteste von allen See-Arsenälen ist jetzt das Venezianische, wo sogar Linien-Schiffe unter Dach liegen.

ARTEMON.

Es scheint fast, als ob die Griechen hierunter das Marssegel verstanden haben. Dieses Wort kommt unter andern auch Apost. Gesch. 27, 40 vor. Bey den Franzosen und Toskanern heisst jetzt *Artimon* das Besahnsegel, s. Antemon.

ARTIKELBRIEF.

Holl. Artykelbrief.
Dän. Artikelbrev.
Schw. Artikelsbref, Artiklabref.
Engl. The statutes or the regulations for the navy.
Franz. L'Ordonnance de la Marine.
Ital. Ordinanza di Marina.
Span. Ordenanzas de Marina.
Port. Ordenanças da Marinha.

Man versteht hierunter alle Verordnungen, welche die Kriegszucht, Polizey und überhaupt den ganzen Seedienst, sowol auf Kriegsflotten, als auch auf einzelnen Kriegsschiffen betreffen. Es würde meinem Plan nicht gemäss seyn, umständlich hievon zu handeln; wer aber ein mehreres zu wissen verlangt, kann sich aus folgenden Schriften belehren:

Holländische Artikelbriefe.

Die Holländischen Artikelbriefe findet man in

M. Lambrechts Handboekje voor den Zeeleerling 1742. 8vo, welches von dem Ritter Kinsbergen stark vermehrt und in den Jahren 1782 bis 1790. herausgegeben worden unter dem Titel:

Zeemanns Hand-Boek door J. H. van Kinsbergen I. II. III. Deel Amst. 1782-1790. *in* 8vo *by G. Hulst van Keulen.*

Auch findet man viele in *De algemeene Scheepsdienst zo wel op een Fregat als op een Schip van Linie door J. H. van Kinsbergen Ridder en Kapitein ter Zee uitgegeeven door C. A. Verhuel, Amst. by J. Allart* 8vo 1782.

Dänische Artikelbriefe.

Kong Friderich den Femtes Krigs-Artikels-Brev for Land Tjenesten ved Söe Etaten Kiöbenhavn 1752. 4to. 1 *Anhang* 4to 1776. *Kbhn.*

Kong Friderich den Femtes Söe-Krigs Artikels-Brev 4to *Kbhn.* 1756. hiebey befinden sich 4 Anhänge von den Jahren 1771. 1785. 1788. und 1790.

Kong Friderich den Femtes Skibs Artikler for Over- og Under-Officerer og Gemene des fare paa Coffardie Skibe til Vestindien og Guinea Kbh. 1738.

Kong Frederik III. Skibs-Artikle af 1657. 4to.

Det Ostindiske Kompagnies Skibs-Artikle af 1680. *Kbh.* 4to.

Christ. V. Skibs-Artikle. Kbh. 1688. 4to.

Kong Frid. IV. Skibs-Artikle af 9. *Sept,* 1699.

Kong Frid. IV. Ordre og Instruction för det Ostindiske Compagnies Skibs Capitainer af 9 *Sept.* 1699.

Kong. Frid. IV. Söe Artikler og Krigs-Rets Instruction af 1700. 4to *und Lubek und Kbh.* 1729. 8vo.

Kong Kristian VII. Artikler for Kommandörerne og Mandskabet paa de Grönlandske Handels og Fiske-Fangst Skibe dansk og tydsk. 4to 1776.

Christ. VII. Forordning om Söe Enrolleringen i Danmark, af 1. *Febr.* 1770, *Kbh.*

Schwedische Artikelbriefe.

Kongl. Reglementet af År 1748. *för Skeppare och Sjöfolk.*

Englische Artikelbriefe.

Regulations and Instructions relating to his Majesty's Sea-Service established by his Majesty in Council XI. in Edit. 1782. 4to.

Französische Artikelbriefe

Louis XIV. Ordonnance touchant la marine de l'année 1681. *Paris chez Denys Thierry & Christoph Ballard* 1681. 4to 1687. 8vo 1742. 24to. 1764. 8vo.

Ordonnance du Roi concernant la marine de l'année 1765. *à Liege de l'imprimrie royale* 1766. 8vo.

Ordonnance de Louis XIV. pour les armées navales & arsenaux de Marine Paris ches Michallet 1689. 4to. ferner die neuen *Ordonnances & Reglemens concernant la Marine Paris* 1786. 8vo *und* 4to *de l'imprimerie Royale.*

Nouveau Commentaire sur l'ordonnance de la Marine du Mois d'Aout 1681. *Par M. Renne Josue Valin Avocat & Procureur du Rois au Siege de Amirauté de la Rochelle. Nouv. Edit. rev. corrigée & augmentée* 2 *Tom.* 4to *Rochelle* 1776.

Spa

Spanifche Artikelbriefe.

Ordenanzas de Su Mageſtad para el govierno militar, politico y economico de su armada naval 2 Vol. 4to Madrid 1748.

Die Verordnungen, nach welcher ſich Schiffer auf Kauffahrern, Steuerleute und Lootſen zu richten haben, ſind im folgenden Werke enthalten: *Ordenanzas de la iluſtre Univerſidad y caſa de contratacion de la M. N. y M. L. villa de Bilbao (inſertas ſus reales privilegios) aprobadas y confirmadas por el Rey nueſtro Señor Don Phelipe Quinto Año de 1737. Reimpreſſas con superior Permiſo. Madrid en la Oficina de Pedro Marin Año 1787. 4to grande 1 vol.*

Die alten Seeartikel des Königs Don Pedro IV. vom Jahr 1354 ſind 1787 zu Madrid neu herausgekommen unter dem Titel: *Ordenanzas de las Armadas navales de la Corona de Aragon aprobadas por el Rey D. Pedro IV. Año de 1354. van acompañadas de varios edictos y reglamentos promulgados por el mismo Rey sobre el apreſto y aliſtamiento de Armamentos Reales y de Particulares sobre las facultades del Almirante y otros puntos relativos á la navegacion mercantil en tiempo de guerra. Copiadas por Dn. Antonio de Capmany. Madrid 4to en la imprenta real 1787.*

Im Betreff der Indiſchen Schiffarth iſt noch eine eigene Verordnung unter dem Titel: *Ordenanza Real de la Navegacion de las Indias* bekannt.

Portugieſiſche Artikelbriefe.

Die Portugieſiſchen Verordnungen, welche die beym Seeweſen angeſtellten Civilbedienten betreffen, findet man in dem *Syſtema ou collecçaõ dos Regimentos Reaes, cada hum com ſeu Indece ſeparado, contem os Regimentos pertencentes a Adminiſtraçaõ da Fazenda Real fol. 2 Vol. pars 1. 2, Lisboa Occidental Pars 1. 1718. Pars 2. 1724.*

Ruſſiſche Artikelbriefe.

Kaiſ. Peter des I. Zee-Artikel Brief en Inſtructie in Ruſſ. en Nederlandſch Petersb. 1714. 8vo.

Peters I. Ruſſiſche Zee-Reglement en Signalen. Ruſſiſch en Nederduitſch, II Deele, Petersburg 1720. 8vo.

Ruſſiſch-Kaiſerliche Ordnung der Handels-Schiffarth auf Flüſſen, Seen und Meeren vom Jahr 1781. auf allerhöchſten Befehl aus dem ruſſiſchen überſetzt von C. G. Arndt. Petersb. 4to bey Weitbrecht und Schnoor 1781.

ASALAMINIUM.

So nennt Ariſtophanes einen ſehr unerfahrnen Seeofficier.

ASANDION.

War ein Ort am Hintertheil des Schiffs, wahrſcheinlich eine Art Kajüte.

ASCENSIO, ſ. Auffteigung.

ASCENSIO recta, ſ. gerade Auffteigung.

ASCENSIO obliqua, ſ. ſchiefe Auffteigung.

ASCENSIONAL Differenz, lat. Differentia Aſcenſionalis.

Holl. Aſcenzional Differenz.
Dän. Aſcencional Differencen.
Schw. Aſcenſional Differencen eller Skillnaden emillan rätt och ſkef Aſcenſion.
Engl. Aſſencional difference.
Franz. Difference aſcenſionelle.
Ital. Differenza aſcenſionale.
Span. Differencia aſcenſional.
Port. Differença aſcenſional, ou as differenças das aſcenſiões rectas e obliquas.

Der Unterſchied zwiſchen der geraden und ſchiefen Auffteigung eines Geſtirns, ſ. gerade und ſchiefe Auffteigung.

ASCOMA.

So hieſs bey den Alten das Leder, womit ihre Dullen bekleidet waren.

ASPHALISMA PLOIOU.

So wurde bey den Griechen auch der Schiffs-Ballaſt genannt.

ASPIDEION oder ASPIDISKE.

Man ſehe die Erklärung davon unter *aphlaſta.*

ASSEKURANZ.

Holl. Aſſurance, Aſſurantie, Verzekering.
Dän. Aſſurance, Forſikring.
Schw. Aſſecurance eller Försäkring.
Engl. Inſurance.
Franz. Aſſurance.
Ital. Aſſicuramento, Sicurtà.
Span. Seguro.
Port. Seguro.

Ein Vertrag zwiſchen zwey Perſonen oder Partheyen, vermöge deſſen die eine ſich verbindlich macht, für eine gewiſſe Summa, welche Prämie genannt wird, der andern den Schaden oder den Verluſt zu erſetzen, den die Güter derſelben, durch verſchiedene Zufälle auf der See, leiden können. Derjenige, welcher von den bey-

beyden Partheyen die Gefahr über sich nimmt, wird der Assekuradeur oder Versicherer genannt, und der andre, welcher seine Güter für die bezahlte Prämie in Sicherheit gesetzt hat, der Assekurirte oder Versicherte.

Das über diesen Vertrag ausgefertigte Instrument, welches der Versicherte von dem Versicherer bekömmt, heisst die Police.

In grossen Städten befinden sich gemeiniglich Gesellschaften, von begüterten Privatpersonen, welche einen Fond zusammen legen und das Versicherungsgeschäfte über sich nehmen. Eine solche Gesellschaft wird eine Assekuranzkompagnie genannt. Allein nicht selten entstehn zwischen den beyden Partheyen, wegen der Mannigfaltigkeit von Umständen und Bedingungen, unter welchen der Vertrag gemacht worden, Streitigkeiten, zu deren Entscheidung sich in etlichen Städten eigene Gerichte befinden, welche man Assekuranzkammern nennt. An andern Orten aber, wo solche Gerichte nicht sind, werden eigentliche Rechtsfragen und Streitigkeiten, entweder durch eine von der Obrigkeit niedergesetzte Commission, oder wie es oftmals der Fall ist, durch einen von beyden Partheyen ernannten Schiedsrichter, der bey Kaufleuten gewöhnlich der gute Mann heisst, entschieden. Auch ist in Seestädten eine Person dazu angestellt, die Vertheilung des Schadens zu besorgen, oder durch eine räsonnirte Rechnung, welche Dispasche genannt wird, dasjenige zu bestimmen, was ein jeder der Antheil daran nimmt, zur Erstattung des Schadens beytragen muss. Diese öffentlich authorisirte Person, wird der Dispascheur genannt, nach dem spanischen Wort *despachar* abfertigen. Man sehe ein mehreres hievon, unter Havarie. Eine vollständige Sammlung aller Schriften, über diese für die Handlung so nützliche Einrichtung, findet man in der hiemit verbundenen Allgemeinen Litteratur der Marine. Einige der neuesten aber und vorzüglich guten Werke sind folgende:

Emerigon Traité des Assurances & des Contracts à la Grosse 2 Vol. 4to Marseille 1783.

Baldassaroni Trattato delle Assicurazioni maritime 2 Tom. 4to Firenza 1786.

A Complete digest of the Theory and Practice of Insurance from the best authorities in different languages etc. by John Weskett, Lond. 1781. *sold by Sewell.* Dieses Werk ist auch vom Herrn Engelbrecht ins Deutsche übersetzt und zu Lübeck 1782-87. in 4to gedruckt worden.

J. Andr. Engelbrecht die Assuranz-Wissenschaft systematisch behandelt, Lübeck 1791. *Corpus juris nautici* oder *Sammlung aller Seerechte der bekanntesten handelnden Nationen von G. A. Engelbrecht, Lübeck* 1790 *4to.*

James Allan Park System of law of marine insurances 1787. *8vo*

Thomas Parker the laws of shipping and insurance 1778. *4to.*

Sheppard's Touch-stone of Assurances 1784. *fol.*

ASSEKURANZKAMMER.

Holl. Assurantie Kaamer.
Dän. Assurance Kammer.
Schw. Assecurance Kammare.
Engl. A Court for matters of insurance, an insurance office.
Franz. Chambre d'assurance.
Ital. Camera delle Assicuranze.
Span. Casa de los Seguradores,
Port. Casa dos Seguros.

Man sehe den Artikel Assekuranz.

ASSEKURANZKOMPAGNIE.

Holl. Een Assurantie Kompany.
Dän. Assurance Compagnie.
Schw. Assecurance Compagnie.
Engl. A Company of insurers.
Franz. Compagnie d'assurance.
Ital. Compagnia d'Assicuranze.
Span. Compania de Seguradores.
Port. Companhia de Assegnradores.

s. den Artikel Assekuranz.

ASSER.

Ist auf römischen Schiffen ein mit einem eisernen Kopf versehener Baum gewesen, der an dem Mast hing, und wodurch man das feindliche Schiff suchte in den Grund zu stossen oder sonst Schaden zuzufügen. Den Alten waren ebenfalls Stinktöpfe und Feuerpfeile nicht unbekannt.

ASSIENTO SCHIFFE.

Holl. Assiento Scheepen.
Dän. Assiento Skibe.
Schw. Assiento Skepp.
Engl. Assiento Ships.
Franz. Les vaisseaux d'Assiente ou Assiento.
Ital. Vascelli d'Assiento, si chiamava così quelli della compagnia Inglese, che somministrava i mori agli Spagnuoli in America.
Span. Los navios del Assiento de negros.
Port. Os navios de Assento ou da Companhia Inglez que por solemne contracto metteu na America Hespanhola certa quantidade de Negros.

Das Wort *Assiento* ist spanisch und bedeutet einen

einen Vertrag oder Friedenstractat; aber eigentlich versteht man darunter den Tractat zwischen England und Spanien, vermöge welchen die Afrikanische Kompagnie in England, nach den spanischen Besitzungen in Amerika, Negersklaven bringen konnte. Schon unter Philip IV und Karl II hatten die Engländer diesen Handel, und ihre Schiffe, worin die Sklaven übergebracht wurden, hiessen Assiento Schiffe. Da aber dieselben bey der Gelegenheit auch vielen Schleichhandel trieben, und solches Anlass zu vielen Streitigkeiten gab, so ward dieser Vertrag 1750 wieder aufgehoben, wofür Spanien eine Vergütung bezahlte.

ASTROLABIUM.

Holl. Astrolabium.
Dän. Astrolabium.
Schw. Astrolabium.
Engl. A Nocturnal.
Franz. Astrolabe.
Ital. Astrolabio.
Span. Astrolabio.
Port. Astrolabio.

Das Wort kömmt aus dem Griechischen, von *Astr* ein Stern und *Lambanoe* ich nehme. Die Araber nannten es *Astharlab*, welches der etwas verfälschte griechische Name ist.

Es ist dieses ein Werkzeug, dessen man sich vormals bediente, auf der See die Höhe der Sonne und Sterne zu messen; jetzt ist es aber ganz ausser Gebrauch. Es besteht aus einem platten und breiten Ringe Fig. IV., welcher ungefähr 15 Zoll im Durchmesser hat. Aus dem Centro desselben sind auf der breiten Seite gewöhnlich 4 Zirkel beschrieben; der erste ist in viermal 90 Grad zum Höhenmessen, der zweyte in 365 Theile, die Tage des Jahrs zu bezeichnen, und der dritte in zwölfmal 30 Grad getheilt, die Zeichen des Thierkreises vorzustellen. Es ist auch mit einer Alidade versehen, welche sich um den Mittelpunct des Ringes bewegt. Um das Instrument zu gebrauchen, ward es vermittelst eines kleinen Ringes an den grossen Mast gehenkt, und die Alidade nach der Sonne oder dem Stern gedrehet, so dass die Strahlen, durch die beyden Visierlöcher F und G, dem Beobachter in die Augen fielen. Der Winkel CEF war alsdann die Höhe der Sonne. Rhoteric und Joseph, Aerzte des Königs Johann II. von Portugal, sollen zuerst den Gebrauch des Astrolabiums auf die Schiffarth angewandt haben. Ueber den weitern Gebrauch desselben haben Clarius und Henrion ganze Bände geschrieben.

ATALAYA.

Holl. Wagttoren aan den Zeekant in Spanjen.
Dän. Vagttaarn paa de spanske Kysten.
Schw. Vårdtorn på Kusten i Spanien.
Engl. Watch-tower on the Sea-shore of Spain.
Franz. Tour construite sur les côtes d'Espagne pour decouvrir tel bâtiment qu'il y ait en mer.
Ital. Torre sulle coste d'Ispagna per scuoprire le navi dei corsari.
Span. Atalaya.
Port. Atalaja (torre fundada em alguma eminencia ou assomada donde se observa e vigia ao longe ao mar ou a terra.

Das Wort ist eigentlich Arabisch, und bedeutet Wachtthurm. Die Spanier nennen so die alten Thürme, welche insonderheit in Valentia sehr häufig an der Küste stehn. Sie dienten vormals dazu, den Einwohnern durch gewisse Zeichen von der Annäherung der Korsaren Nachricht zu geben, welche in ältern Zeiten nicht selten landeten, und Menschen, Vieh und was sie habhaft werden konnten, mit fortschleppten.

ATLAS oder See-ATLAS.

Holl. Atlas.
Dän. Atlas, Söekortbog.
Schw. Atlas.
Engl. Sea-Atlas, Atlas.
Franz. Atlas.
Ital. Atlante.
Span. Atlas o Atlante.
Port. Atlante, Collecçao de cartas.

Der Name Atlas kömmt von den Holländern her, und man versteht darunter eine Sammlung von See- oder Landkarten in grossem Format. Das Wort Atlas wird in diesem Verstande fast von allen Nationen gebraucht; hingegen sind die übrigen hochtönenden Benennungen, als feurige Säulen, See-Baaken, Spiegel, Sonnenstrahlen &c., welche die Holländer in ältern Zeiten ebenfalls einer solchen Sammlung von Karten zu geben pflegten, vergessen worden. Einer der ältesten Atlasse befindet sich in der St. Marcus Bibliothek zu Venedig, und ist besonders deswegen merkwürdig, weil man auf einer von den Karten, die 1436 von A. Bianco gezeichnet worden, die Antilia und mehrere zu America gehörende Inseln sieht. Eine Kopie dieser Karten findet man in *Formaleoni Saggio sulla nautica antica de' Veneziani. Ven.* 1783 *8vo.*

ATMOSPHÄRE, f. Luftkreis.

ATTRACTION.

Man sehe, was von diesem allgemeinen Natur-

turgesetze bey dem Artikel Weltsystem gesagt wird.

ATTOLES.

Holl. Een Hoop kleiner Eilanden.
Dän. Skier eller Skiær.
Schw. Skären eller en Hop öjerne på et Ställe.
Engl. Clusters of small islands.
Franz. Attoles.
Ital. Groppi d'isolette.
Span. Grupo de pequeñas islas.
Port. Ajuntamento de muitas Ilhas pequenas que estaõ quasi todas juntas.

So nennen die Franzosen die Inselgruppen, welche sich in einem Archipelagus befinden. Jede Gruppe besteht nämlich aus vielen Inseln, und ist von der andern durch einen breiten Kanal, wodurch Schiffe fahren können, getrennt. Auf solche Weise besteht ein Archipelagus, wie z. E. der Maldivische, aus verschiedenen *Attoles* oder Inselgruppen.

AUF UND NIEDER.

Holl. Op en neer.
Dän. Op og ned.
Schw. Up och ned.
Engl. A-peek.
Franz. A pic.
Ital. A picco.
Span. A pique.
Port. A pique.

Heisst in der Seesprache, lothrecht oder senkrecht, so sagt man z. E. der Anker ist *auf und nieder*, s. Anker 77.

Der Wind ist AUF UND NIEDER.

Holl. De Wind is op en neer.
Dän. Vinden er op og ned.
Schw. Vinden är up och ned.
Engl. The wind is right down.
Franz. Le vent est à pic, il n'y a plus de mer.
Ital. Il vento é a picco.
Span. El viento es a pique.
Port. O vento he a pique, cahem as velas sobre os mastros.

Heisst, es lässt sich kein Wind spüren, so dass die Flaggen und Wimpel niederhängen, fast als wenn der Wind durch seine vertikale Richtung, sie in dieser Lage hielte.

AUF UND NIEDER stehende Knien.

Holl. Op en neer staande nien.
Dän. Op og ned staaend næer.
Schw. Hängande Knän.
Engl. Hanging knees, knees up and down.
Franz. Courbes verticales.
Ital. Curve o bracciuoli verticali.
Span. Curvas de alto a bajo.
Port. Curvas ao alto.

Heissen überhaupt alle Knien, welche in vertikaler Richtung stehn, wie z. E. die Knien der Deckbalken.

AUFBOYEN.

Holl. Opboejen.
Dän. Opboye.
Schw. Boja up.
Engl. To buoy up.
Franz. Alleger, soulager, mettre des flottes.
Ital. Allegerire (la nave o la gomena) con botte o reggitoj.
Span. Aboyar.
Port. Aboiar.

Einen Körper, der wegen seiner eigenen Schwere zu Grunde sinken würde, durch einen andern schwimmenden Körper, welcher mit Stricken oder Ketten an erstern befestigt worden, auflichten oder treibend erhalten. Gemeiniglich werden ledige Tonnen dazu gebraucht, und nicht selten hat man dadurch gesunkene Schiffe wieder in die Höhe gelichtet. Fast durch ein ähnliches Verfahren bringen die Holländer ihre Schiffe über den Pampus, bey der Mündung des Y, indem sie nämlich an beyden Seiten des Schiffs ein Kameel legen, und das Schiff dadurch 5 bis 6 Fuss in die Höhe lichten. Auch in Petersburg bedienet man sich der Kameele, s. Kameel.

Das Ankertau AUFBOYEN, s. Anker, 119.

AUFBRASSEN s. Brassen.

AUFBRINGEN, eine Prise.

Holl. Een Prys opbrengen.
Schw. At bringe op Prisen.
Dän. Bringa up Prisen.
Engl. To bring in a Prize.
Franz. Conduire une prise dans un port.
Ital. Condurre una presa in un porto.
Span. Conducir una presa en un porto.
Port. Conduzir huma preza em hum porto.

Ein genommenes oder erobertes Schiff nach einem Hafen bringen oder senden, damit die Admi-

Admiralität einen Urtheilsſpruch über die Rechtmäſſigkeit der Wegnahme deſſelben ergehen laſſe, oder es für eine rechtmäſſige Priſe erkläre. Sobald ein Kaper genommen worden iſt, müſſen deſſen Papiere ſogleich in Sicherheit gebracht werden, denn wenn derſelbe ohne Commiſſion oder Marque-Brief fahren ſollte, wird er als Seeräuber beſtraft. Wenn ein Schiff nicht für eine rechtmäſſige Priſe erklärt wird, und ſich auf keine Weiſe verdächtig gemacht hat, ſo muſs der Aufbringer allen Schaden, welcher dem Schiffe oder der Ladung geſchehen, oder durch die Aufhaltung deſſelben verurſacht worden, bezahlen, und aus dieſer Urſache werden auch keinem andern Marque-Briefe gegeben, als welcher hinlängliche Sicherheit ſtellen kann.

AUFBRINGER.

Holl. De Neemer of Opbringer.
Dän. Opbringer.
Schw. Upbringer.
Engl. The captor.
Franz. Le preneur.
Ital. Il prenditore.
Span. Apreſador.
Port. Apreſador.

Das Schiff, welches eine Priſe gemacht hat.

AUFBUYEN, ſ. Aufboyen.

AUFBUJEN, ſ. Bujen.

AUFBUGT, ſ. Bugt.

AUFBUJEN, den Bord des Schiffs beym Kielholen, ſ. Auffütterung.

AUFBUJEN mit Planken, ſ. Bujen.

Holl. Opboejen.
Dän. Beklæde et Skib med Planker uden paa Indholten.
Schw. Bordlägga.
Engl. To plank a ſhip.
Franz. Border.
Ital. Mettere le tavole, o coprire di tavole le coſte della nave.
Span. Entablar los coſtados del navio.
Port. Entaboar os coſtados.

Die Seiten des Schiffs von unten nach oben mit Planken belegen.

AUFDREHEN, Taue, ſ. Auffchlagen.
Das Schiff DREHT AUF vor ſeinem Anker, ſ. Anker 139.

AUFDUKEN, ſ. Auftuchen.

AUFDUNING des Landes.

Holl. De Opdoening van het Land.
Dän. Landets Opdagelſe.
Schw. Landets Updagelſe.
Engl. The looming of the land.
Franz. Paroitre dans le lointain.
Ital. Scuoprimento della terra di lontano.
Span. Deſcubrimiento de la tierra que ſe vé lejos.
Port. Deſcubrimento de longe.

Die Erblickung oder noch undeutliche Gewahrwerdung des Landes oder der Küſten. Das Wort ſelbſt iſt holländiſch, und heiſst auf deutſch: Aufthuung. In dieſem Verſtande ſagt man auch: Das Land thut ſich ſehr hoch auf, (vulgo duhnt hoch op.) Das heiſst: Es zeigt ſich ſehr hoch über dem Waſſer.

AUFDUVEN.

Holl. Opdouwen.
Dän. Opduve, lade gaae for de vind.
Schw. Duſva up.
Engl. To bear up or bear away, to bear up round.
Franz. Arriver vent arriere.
Ital. Poggiare per andar vento in popa.
Span. Echar en vela o arrivar para correr viento en popa.
Port. Arrivar para correr vento em popa.

Das Schiff abfallen laſſen, um vor dem Winde zu ſegeln.

AUFEINANDER treiben.

Holl. Aan een ander Schip dryven, een Schip aan Boord dryven.
Dän. Drive om Bord paa et Skib.
Schw. Driſva pä et Skepp.
Engl. To fall or drive aboard a ship, to run foul of another ship &c.
Franz. S'aborder, deriver ſur un vaiſſeau.
Ital. Abordarſi.
Span. Abordarſe, ir encima.
Port. Cahir ſobre hum navio.

Wenn ein Schiff in einem Hafen oder irgend anderswo triftig wird, und auf ein anderes ſtöſst, ſo wird der Schaden, welcher dadurch verurſacht, von beyden Schiffen zur Hälfte getragen; eben ſo auch, wenn ſich zwey Schiffe in der See überſegeln. Sollte aber einer von den Schiffern überführt werden können, daſs er Schuld daran geweſen, ſo muſs derſelbe den Schaden allein bezahlen.

Aufent-

AUFENTHALT oder Extra Liegetage.

Holl. Extra Legdagen.
Dän. Extra Liggedage.
Schw. Extra Liggdagar.
Engl. Demurrage.
Franz. Starie.
Ital. Giorni di sopraſtallia o sopraſtaria.
Span. Dias de detencion.
Port. Dias de detençaõ.

Die Zeit, daſs ein Kauffahrer länger in einem Hafen aufgehalten wird, als der Contract zwiſchen dem Schiffer und Befrachter lautet. Für dieſen Aufenthalt wird eine in dem Contract (*charte partie*) beſtimmte Vergütung bezahlt, welche man Liegegeld nennt. Ein ſolches Liegegeld bekommen auch Lootſen und andre Arbeiter, welche für die ganze Arbeit, die ſie thun ſollen, bedungen worden ſind, und durch unvorhergeſehene Zögerungen eine Zeitlang müſſig am Bord bleiben müſſen.

AUFFANGEN.

Holl. Opvangen.
Dän. Opfange.
Schw. Ugfanga.
Engl. To hang up or get up a rope.
Franz. Suſpendre.
Ital. Soſpendere.
Span. Suſpender.
Port. Suſpender.

Heiſst faſt eben das, was man im gemeinen Leben aufbinden nennt. Wenn der Anker zu weit an der Seite des Schiffs herunter hängt, ſo wird derſelbe mit einem Tau etwas aufgeholt und feſtgemacht, oder aufgefangen. Das Ankertau wird aufgefangen, oder mit Enden von dünnen Tauen aufgebunden, damit nicht auf daſſelbe getreten werde, wenn es auf dem Deck liegt; auch werden die um das Bratſpill fahrende Bugten aufgefangen, oder auf die Nordleute gehänkt. Das Ankertau wird in den Böten oder Schlupen aufgefangen, wenn der Anker mit dem Boot ausgebracht wird, ſ. Anker mit dem Boot ausbringen.

AUFFUTTERN. Eine AUFFUTTERUNG von Planken oder Diehlen.

Holl. Setgangen.
Dän. Waterbord eller Planker ſom ſättes paa Siden af et Skib for at hindre Vandets Indlöb naar det er kränget paa Siden for at kalfatres.
Schw. Waterbord.
Engl. Water-boards or weather-boards, used when a ſhip is to be laid on a careen.
Franz. Bardis.
Ital. Caſcia.
Span. Cubichete.
Port. Covilhete.

Ein Verſchlag von 2 oder 3 Diehlen, die oben am Bord des Schiffs ihrer Breite nach queer über daſſelbe gelegt werden, um beym Kielhoholen das Eindringen des Waſſers oben ins Schiff zu verhindern. Die erſte Diehle wird auf das Schanddeck feſtgeſpiekert, die zweyte klinkerweiſe auf die erſte, und die dritte eben ſo auf die zweyte gelegt und dicht kalfatert. Unter dieſe Diehlen werden auch kleine Stützen geſetzt, welche man zuſammen die Stellaſche nennt; auch wird, wenn das Schiff eine Back und Schanz hat, vor denſelben, ſo weit die Diehlen gehn, ein dichtes Schot gemacht.

AUFGANG der Sterne, lat. Ortus ſiderum.

Holl. De Opgang van de Sterren.
Dän. Stiernenes Opgang.
Schw. Stiernornas Upgang.
Engl. The riſing of the ſtars.
Franz. Le lever des aſtres.
Ital. Il levare delle ſtelle.
Span. El ſalir de las eſtrellas.
Port. O levantamento dos aſtros.

Das Hervorſteigen derſelben über den Horizont des Beobachters. Man berechnet die Stunde des Aufgangs der Geſtirne, aus der halben Dauer der Sichtbarkeit und der Zeit der Culmination. Es iſt alsdann Zeit der Culm — $\frac{1}{2}$ Dauer der Sichtbarkeit = Stunde des Aufgangs.

AUFGEBEN, die Schoten ſ. Aufſtechen.

AUFGEIEN, die Segel.

Holl. De Zeilen opgyen.
Dän. Gie eller gige op Sejlene.
Schw. Giga up.
Engl. To haul a sail up in the brails., to brail up or to clue up a sail.
Franz. Carguer une voile.
Ital. Imbrogliare le vele.
Span. Cargar las velas.
Port. Carregar as velas.

Die Segel, vermittelſt der Geitauen, Nock- und Bauchgordingen, unter die Raaen holen oder zuſammenziehen, damit ſie alsdann von den Matroſen feſt gemacht, oder mit Beſchlagſeiſingen, Beſchlagbendſel und Stechbolzen, an die Raaen ge-

geschnürt werden können. Man sagt von einem Segel, es hängt in der Gei, wenn es aufgegeit ist, und noch nicht mit Beschlagseisingen an die Raa fest gemacht worden.

AUFGESCHLAGEN Tros oder Tau, s. Aufschlagen.

AUFGEWUNDEN Kabelgarn, s. Aufwinden.

AUFHALTEN oder Aufholen, das Ruder.

Holl. Het Roer ophouden of ophaalen.
Dän. Hale Roeret op.
Schw. Hala up Rodret.
Engl. To bear up.
Franz. Arrriver.
Ital. Poggiar.
Span. Arrivar.
Port. Arrivar.

Das Ruder oder die Ruderpinne luvwärts drehen damit das Schiff abfällt.

AUFHALTER.

Holl. Ophouder.
Dän. Grundtov.
Schw. Grundtåg.
Engl. Relieving-ropes.
Franz. Attrapes. Cables de redresse.
Ital. Catena di ritegno.
Span. Varloas.
Port. Varloas, que embareçaõ o naõ se deitar hum navio em crena mais do que he necessario.

Der Name eines Taues, welches dazu dient ein Schiff, bey dem Kielen oder auf die Seite legen, in die Höhe zu halten oder vielmehr zu verhindern, dass dasselbe nicht weiter auf die Seite falle als nothwendig ist, weil solches gefährliche Folgen haben könnte, s. Kielholen oder Kielen, wie auch Kiellichter und Bullen. Gewöhnlich gebraucht man bey Kriegsschiffen zwey solcher Tauen, die entweder an der Leeseite des gekielten Schiffs an Ringbolzen befestigt sind, oder auch unter dem Kiel durch, nach der Luvseite fahren und in dem Bullen oder Kiellichter angeholt werden. In gleicher Absicht, oder auch um ein auf der Seite liegendes Schiff wieder aufzurichten, befindet sich auch an dem Mast eines Bullen, eine Gien mit einer Kette, welche der Aufholer genannt wird.

AUFHÄRTEN, die Tauen (beym Reepschläger.)

Holl. De Touwen harden, opharden.
Dän. Haarde Tovene.
Schw. Harda Tåg.
Engl. To give the necessary twisting to the ropes.
Franz. Donner le tors necessair aux tourons.
Ital. Dar il torto necessario alli cordoni e capi.
Span. Dar la torcedura necessaria a los cabos.
Port. Dar o torcido necessario aos cordones.

Die Duchten oder Taue zur gehörigen Härte drehen, das heisst, ihnen durch drehen so viel Härte und Festigkeit geben, als zum Gebrauch derselben erfordert wird. Eigentlich sollten alle Taue nur blos zur Härte gedrehet werden, oder die Kabelgarne sollten von ihrer angeschornen Länge nicht einmal ¼ durch das Zusammendrehen verliehren, weil sonst ihre Stärke merklich geschwächt wird. Einige Taue aber, als Stag und Wandtaue, müssen zur vollen Härte gedrehet werden, das heisst, so steif, dass sich solche nicht mehr ausrecken können, denn sobald solches geschähe, würden die Masten anfangen zu spielen und alles stehende Tauwerk in kurzer Zeit zerspringen. Von allen laufenden Tauwerk, wie auch von Ankertauen, welche bey weitem nicht die volle Härte haben müssen, sagt man, dass sie lähnig gedreht sind.

AUFHIESSEN.

Holl Ophyzen.
Dän. Ophisse.
Schw. Uphissa.
Engl. To hoist or pull up.
Franz. Hisser.
Ital. Izzar.
Span. Izzar.
Port. Hissar ou Içar.

Etwas mit Hülfe einer Gien oder eines Takels in die Höhe ziehen. So werden zum Exempel die Stengen, Raaen, Böte und überhaupt jede Last, die auf eben gesagte Weise in die Höhe gezogen wird, aufgehiesst. Der Ursprung des Worts scheint mir in dem so bekannten Ausruf (*Hïs op!*) zu liegen.

AUFHOLEN.

Holl. Ophaalen.
Dän. Ophale.
Schw. Uphala.
Engl. To haul up.
Franz. Haler.
Ital. Alare.
Span. Alar.
Port. Alar.

Dieses

Dieses Wort hat beynahe mit aufhiessen einerley Bedeutung, nur wird ersteres blos von schweren Lasten gesagt, wo mehrere Menschen bey einem Takel &c. solche in die Höhe ziehn, letzteres heisst aber nur, etwas mit Hülfe eines einfachen Taues in die Höhe holen.

AUFHOLEN die Brassen, f. luvwärts Brassen.

AUFHOLEN, das Ruder f. Aufhalten.

AUFHOLEN, ein Schiff f. Aufwinden.

Ein Schiff wieder AUFHOLEN.

Holl. Het Schip weer opdringen, ophaalen, Aanloeven.
Dän. Hale et Skib op igien, eller bringe et Skib der var falden fra Vinden i den igien.
Schw. Hala Skeppet up igen.
Engl. To haul the wind again, or bring a ship to the wind.
Franz. Rallier un vaisseau au vent.
Ital. Riorzare.
Span. Reorzar.
Port. Reorçar.

Etwas wieder anluven, damit das Schiff dichter beym Winde segelt.

AUFHOLER eines Stagsegels.

Holl. Ophaalder van een Stagzeil.
Dän. Stagsejlets Ophaler eller Fald.
Schw. Stagseglets Uphalare eller Fall.
Engl. The haliard of a stay-sail.
Franz. La drisse d'une voile d'etai.
Ital. La drizza d'una vela di straglio.
Span. La driza de una vela de estay.
Port. A driça da vela de estay.

So nennt man auch die Fall eines Stagsegels, zum Unterschied von Niederholer des Stagsegels. Eben so sagt man auch Aufholer des Besahnbrohks, Aufholer der Dempgordingen &c. d. i. die Talje an dem Besahnsbrohk und dem Ende der Dempgordingen woran geholt wird, f. Besahn.

AUFHOLER der Stückpforten.

Holl. De Taalje of Ophaalder van de Stukpoorten.
Dän. Port-Tallie.
Schw. Port-Talja.
Engl. The port-tackle.
Franz. Le palan des sabords.
Ital. Paranchetto dei portelli.
Span. Apparejuelo de las portas.
Port. Talha das portinholas.

Ein kleines Takel unter den Deckbalken, dessen Mantel durch die Seite des Schiffs fährt, und an einem Ringbolzen, der sich unten an der äussern Seite der Stückpforten befindet, befestigt ist. Es dient dazu, die Pforten aufzuholen oder zu öfnen.

AUFHOLER des Racks.

Holl. Ophaalder van't Rak.
Dän. Ophaler til Rakken.
Schw. Rackuphalare.
Engl. Parrel-truss.
Franz. Calebas de racage.
Ital. La drizza della trozza.
Span. Perigallo de los raccamentos.
Port. Perigalho da troça.

Eine kleine Talje, wovon der eine Block an den mittelsten Rackschleten befestigt ist, und der andre an einem Haken unter dem Mars hängt. Der Läufer fährt hinter den Masten, nach den Taljereeps der Wandtauen, woselbst er festgemacht wird. Es dienet diese Talje, das Rack entweder aufzuholen, oder auch in horizontaler Richtung zu halten.

AUFHOLER des Besahnbrohks und der Dempgordingen.

Holl. Ophaalder der Dempgordingen.
Dän. Besanbrogens og Dæmpgaardingernes Ophaler.
Schw. Besanbroks och Gigtågs Uphalare.
Engl. A kind of girt-line to haul up the mizen-brails.
Franz. Espeçe de cartaheu à soulever les cargues d'artimon.
Ital. Cabo per levare gli imbrogli della mezzana.
Span. El cabo para levantar las cargaderas de mezana.
Port. Cabo para levar as cergideiras da mezena.

So heisst das Tau e c c c, Fig. 528., womit der Brohk und die Dempgordingen des Besahnsegels bis unter das Nock x der Besahnruthe gezogen wird, wenn das Segel beygesetzt werden soll. Es befindet sich in dieser Absicht, an der einen Stelle dieses Taues, ein dicker Knoten z, welcher nicht durch die Kauschen n n n geht.

AUFHOLER der Brohktalje.

Holl. Ophaalder der Bezaansbroecktalje.
Dän. Ophaler til Besansbrog-Tallie.
Schw. Besans-Brok-Taljens Uphalare.
Engl. A girt-line to haul up the whip of the throat-brail.
Franz. Un cartaheu a soulever la poulie supe-

fuperieure du palan de la grande cargue d'artimon.

Ital. Il capo per levare la taglia dell'imbroglio maeftro della mezzana.

Span. El cabo o andarivel para izzar el aparejito de la cardagera mayor de mezana.

Port. Cabo para levar a talha da boça de mezena.

Ift ein einfaches Tau, (d d Fig. 528.) welches am Kreutz der Befahnruthe um einen Block läuft, und wovon das eine Ende an den obern Block der Befahnbrohktalje befeftigt ift. Es dient den Brohk aufzuholen und die Blöcke der Talje von einander zu ziehen, damit fich das Befahnfegel defto leichter öfnen könne.

AUFHOLER an einem Bullen oder an einem Kiellichter.

Holl. De Ophouder of Ophaaler aan een Kiellichter.

Dän. Ophaler paa Holken.

Schw. Uphalare på Holken.

Engl. A relieving-tackle on the maft of a hulk.

Franz. La caliorne au haut du mat d'un ponton fervant a relever le vaiffeau.

Ital. Il capo di piuma.

Span. La pluma.

Port. Aparelho da lanta da Barcaza.

So heifst an einem Kiellichter, die oben an dem Maft deffelben befindliche Gien, an deffen unterften Block gewöhnlich eine Kette befeftigt ift, die um einen Theil des Schiffs gefchlagen wird, um daffelbe wieder aufzurichten, nachdem es gekielholt worden, oder auch zu verhindern, dafs es nicht noch weiter auf die Seite falle.

AUFJAGEN, ein Schiff, f. Befegeln.

AUFJAGEN, die Berghölzer, f. Aufzwingen.

AUFKIPPEN den Anker, f. Anker 75.

AUFKNEBELUNG der Schoten &c. oder das Tau zum Aufknebeln derfelben.

Holl. Opkneveling of Spruit der Schooten &c. op te kneveleu.

Dän. Opknebeling eller Spryder at opkneble Skiödene &c.

Schw. Upknäfvling eller Sprutor at upknäfvla ftora Skotet &c.

Engl. A fort of fpan or bridle whofe bight or middle is tied to the fhrouds &c. and has thimbles to it's extremities into which braces &c. are reeved to prevent their hanging towards the furface of the fea.

Franz. Manchette.

Ital. Sorta di patte con radanci ligate alle farchie &c. per impedire che i bracci &c. non vengono nell'acqua, paffandoli per i medefimi.

Span. Una binaterra.

Port. Huma binaterra.

Eine Art Sprïettau Fig. 254, wovon der doppelte Part b an die Wandtauen feft gemacht ift, und an deffen beyden Enden Kaufchen eingeftropt find, wodurch die groffen Schoten, Halfen und Braffen fahren, damit folche nicht ins Waffer hängen, oder durch die ausgeholten Kanonen unklar werden.

AUFKOMMEN, die Schiffe kommen auf.

Holl. Opkomen. De Scheepen komen op.

Dän. Sejle op eller komme op ad en Strom.

Schw. Komma up, fegla upföre Strömen.

Engl. The ships come up, or fail up the river as from the fea.

Franz. Les vaiffeaux remontent.

Ital. Le navi rimontano il fiume.

Span. Subir un rio.

Port. Subir a ribeira, hir pelo rio affima.

Wird von Schiffen gefagt, welche man einen Flufs herauf kommen fieht.

AUFKOMMEN, vor dem Anker, f. Anker 82.

Das Schiff kömmt vor feinem Steuer oder Ruder AUF.

Holl. Het Schip luiftert naar 't Roer.

Dän. Skibet lyftrer det Roer.

Schw. Skeppet lyftrar Roret.

Engl. The Ship anfwers the helm or fteers well.

Franz. Le vaiffeau obeit à fon gouvernail.

Ital. La nave obedifce al timone.

Span. El navio obedece al timon.

Port. O navio obedece ao leme.

Das Schiff gehorcht feinem Ruder. Von einem Schiffe, welches leicht vor feinem Ruder aufkömmt, fagt man: Es lüftert wohl auf fein Ruder.

Auf-

AUFKRIMPEN. Der Wind krimpt auf.

Holl. De Wind krimpt op, loopt tegen de Zon van West naar Ost.
Dän. Vinden krimper op, löber imod Solen.
Schw. Vinden krimpar up, löper emot Solen.
Engl. The wind keeps pace against the sun.
Franz. Le vent se range contre le soleil.
Ital. Il vento corre da ponente a levante per mezzogiorno.
Span. El viento corre contra el Sol.
Port. O vento vai contra o sol.

Der Wind läuft gegen die Sonne rund, welches gewöhnlich schlechtes Wetter mit sich bringt, s. der Wind schiesst aus.

AUFLANGER in einem Spann.

Holl. Oplanger.
Dän. Oplanger.
Schw. Uplängor.
Engl. The 2d. 3d. &c. futtock.
Franz. Allonges.
Ital. Stamenali, Slongatori, *ven.* Forcameli.
Span. Jenoles, Ligazones de las cuadernas.
Port. Os braços segundos, terceiros &c. das balizas.

Sind die Hölzer, welche zur Verlängerung der Bauchstücke dienen, und eigentlich die Rippen eines Schiffs ausmachen. Bey Kauffahrern besteht ein Spann gemeiniglich nur aus einem Bauchstücke, einem Sitzer und einem Auflanger; allein bey grossen Schiffen werden manchmal 5 Auflanger (Fig. 445. c d e f g) an einander gesetzt, ohne noch den obersten Auflanger h zu rechnen, welcher den Namen verkehrter Auflanger oder Es-Auflanger führt, weil derselbe nämlich die Gestalt eines S hat, und dadurch das Schiff nach oben zu wieder verengt. Der Fuss oder das unterste Ende des ersten Auflangers c, steht auf dem Kopf des Bauchstücks d, und die unterste Hälfte wird mit der obern Hälfte des Sitzers b durch Bolzen verbunden. Der Fuss des zweyten Auflangers d, steht wieder auf dem Kopf des Sitzers, und ist mit dem ersten Auflanger durch Bolzen eben so verbunden, wie dieser mit dem Sitzer, und auf ähnliche Weise der 3te, 4te und 5te Auflanger wieder mit dem 2ten, 3ten und 4ten, wie man solches deutlicher aus der Figur sehen wird.

Die Auflanger werden Paarweise aufgesetzt, das heisst: Es werden auf dem Werft erst zwey und zwey nach oben gesagter Art verbolzet, und alsdann aufgesetzt. Der oberste oder verkehrte Auflanger wird auch zuweilen Aufstützen genannt.

Da ein Spann von unten nach oben gewöhnlich einerley Breite hat, so ergiebt sich die Breite der Auflanger von selbst; allein das unterste Ende eines jeden Auflangers, von aussen nach innen, ist nach Duhamels Angabe allezeit 1/6 dicker, als das oberste, welches Verhältniss auch bey dem verkehrten Auflanger Statt findet.

AUFLANGER der Katspuhren.

Holl. De Oplanger van de Katspooren. Stuinders.
Dän. Katsporenes Oplanger.
Schw. Katsporrets Uplangor.
Engl. Futtocks-riders.
Franz. Allonges de porques.
Ital. Stamenali delle porche, *ven.* Forcameli dei raisoni.
Span. Jenoles de las bularcamas.
Port. Braços dos prodigos do poraô.

Sind in den Katspuhren eben das, was die Auflanger in dem Spann sind. Der oberste von diesen Auflangern wird auch Hänger und *Holl.* Stuinder genannt, und reicht bis an das zweyte Deck.

Verkehrte AUFLANGER.

Holl. De Opstutten.
Dän. Stötholter.
Schw. Toptimmer.
Engl. The Toptimbers.
Franz. Allonges de revers.
Ital. Scarmoti, *ven.* Forcameli di rovescio.
Span. Reveses o jenoles de reves.
Port. Apostura.

Man sehe die Erklärung davon unter Auflanger.

AUFLAUFEN, s. Aussegeln.

AUFLAUFEN, oder auf den Grund raken.

Holl. Oploopen, aan de Grond raaken.
Dän. Löbe eller rake paa Grund.
Schw. Raka på Grund.
Engl. To run a-ground.
Franz. Echouer.
Ital. Dar sulle secche.
Span. Dar en un bajo.
Port. Dar em hum baixo, em hum banco.

Wird

Wird gesagt, wenn das Schiff, durch Zufall oder aus Nachläſsigkeit des Schiffers auf den Grund geräth. Wenn das Schiff schnelle Farth hat, und der Grund hart oder steinartig ist, so ist das Auflaufen allezeit gefährlich.

AUFLAUFEND Waſſer, ſ. Fluth.

AUFLAUFER.

Holl. Oplooper.
Dän. Oplöber.
Schw. Uplöpare.
Engl. Servants, Younkers.
Franz. Garçons de bord.
Ital. Giovani.
Span. Grumetes.
Port. Grumetes.

Junge Matrosen, welche noch nicht in allen Schiffsarbeiten hinlänglich geübt sind, und daher auch weniger Lohn bekommen, als die rechten Matrosen.

AUFLAVIEREN, ein Revier.

Holl. Een Rivier oplaveeren.
Dän. At lavere op.
Schw. At losvera up.
Engl. To sail up a river plying to windward by bords or by tacking.
Franz. Remonter une riviere en bordeyant.
Ital. Rimontare un fiume bordeggiando o stando su li volti.
Span. Subir un rio bordeando.
Port. Hir pelo rio assima bordejando.

Von dem Meer weiter nach der Quelle des Flusses segeln, indem man lavieret. In eben dem Verstande sagt man auch niederlavieren.

AUFLEGEN, die Schiffe.

Holl. De Scheepen opleggen.
Dän. Oplægge.
Schw. Lägga up.
Engl. To lay up.
Franz. Desarmer les vaisseaux.
Ital. Disarmare.
Span. Desarmar.
Port. Desarmar.

Zur Winterzeit, oder wenn eben keine Gelegenheit da ist die Schiffe zu gebrauchen, so werden sie aufgelegt, das heisst, man takelt sie ab und bringt sie an einen sichern Ort des Hafens. Weil aufgelegte Schiffe gewöhnlich nur mit Ballast beladen werden, so sind sie wegen ihres scharfen Belaufs vorne und hinten, weit eher unterworfen einen Rücken aufzustechen, oder sich der Länge des Kiels nach krum zu werfen, als wenn sie ihre volle Ladung eingenommen haben, oder auf der vollen Ahming liegen. Um dieses aber zu verhindern, setzt man zu Toulon die Schiffe mit dem Vordertheil auf den Grund, und bringt unter das Hintertheil derselben zwey mit Ballast beladene Prahme, auf denen Stützen ruhn, (Fig. 446) welche sobald der Ballast ausgeladen und die Pramen dadurch erleichtert sind, unter der Gilling des Schiffs zur Tracht kommen, und das Hintertheil etwas in die Höhe heben. Diese Methode kann freylich in dem Hafen von Toulon gebraucht werden, weil weder Ebbe noch Fluth daselbst Statt findet, allein in denjenigen Häfen, wo man eine Veränderung in der Höhe des Wassers spührt, muſs das Vordertheil des Schiffs ebenfalls mit solchem Prahm unterstützt werden. Aufgelegte Schiffe, welche gar keine solche Unterstützung haben, müssen vorne und hinten sorgfältig von allem Gewicht entblöſst werden, und man wird leicht einsehen, wie höchstschädlich es für ein solches Schiff ist, wenn die Anker am Kranhnbalken hängen bleiben, wie es doch in etlichen Häfen geschieht.

AUFLUVEN, ſ. Anluven.

AUFNEHMEN, die Küsten.

Holl. De Kusten opneemen.
Dän. Optage en Kust.
Schw. Aptage Kusterna.
Engl. To survey the coasts.
Franz. Lever les terres.
Ital. Levar la costiera.
Span. Demarcar la costa.
Port. Levantar as costas.

Die Gestalt und Lage der Küsten mit dem Peilkompas oder mit einem andern Instrument messen, und solche nach trigonometrischen Grundsätzen gehörig auf dem Papier vorstellen.

Sich AUFPALMEN.

Holl. Sig oppalmen.
Dän. Sig oppalme.
Schw. Sig uppalma.
Engl. To go aloft hand over hand.
Franz. Grimper main sur main, se paumer.
Ital. Palmarsi.
Span. Palmarse.
Port. Palmarse.

Sich an einem einzelnen Tau hinaufschwingen, indem man eine Hand über die andre anschlägt, so daſs der Körper weiter keine Unterstützung hat.

Auf-

AUFPASSEN.

Holl. Oppaſſen.
Dän. Oppaſſe,
Schw. Uppaſſa.
Engl. To watch, attend or take care of any thing.
Franz. Veiller.
Ital. Badare, ſtar attento.
Span. Cuidar, tener cuidado o las obras en las manos.
Port. Ter cuidado.

Das Wort iſt plattdeutſch oder holländiſch und heiſst: Achtung geben oder Acht haben.

AUFPSASER in der Konſtapelkammer, in der Hell.

Holl. Een Oppaſſer in de Konſtapelkaamer, of in de Hel.
Dän. Oppaſſer i Archeliet, i Hellgattet.
Schw. Uppaſſare i Archeliet, i Tågrummet.
Engl. The gunner's yeoman, the boatſwain's yeoman.
Franz. Le gardien de ſainte barbe, de la foſſe aux lions.
Ital. Cuſtode di Santa Barbara, della foſſe dei Lioni.
Span. Pañolero de Santa Barbara, del Contra maeſtro.
Port. Paioleiro da Praça de armas, do Contra meſtre.

Aufwärter, oder dem Konſtapel und dem Bootsmann untergebene, welche in der Konſtapelkammer und der Hell alles in Ordnung halten, und die zum täglichen Gebrauch bey der Artillerie und Takellaſche erforlichen Sachen darreichen und Rechnung davon halten.

AUFPENTERN, den Anker ſ. Anker 75.

Eine AUFRÄUMUNG machen, (bey Grönlandsfahrern.)

Die im Raum des Schiffs liegenden obern Fäſſer aus dem Wege räumen, damit man bey den unterſten Fäſſern kommen könne, die beſtändig liegen bleiben, und zuerſt mit Speck gefüllt werden müſſen. Der Schiemann und Küper befinden ſich in dieſer Abſicht beſtändig im Raum.

AUFRÄUMER, (beym Blockmacher.)

Eine Bohr oder ein Bohrer ohne Fret, der ſpitz zuläuft und an beyden Seiten ſcharf iſt. Die Blockmacher gebrauchen ihn inſonderheit, das Loch, wodurch der Nagel des Blocks geht, nachzubohren oder weiter aufzuräumen, nachdem ſolches vorher ſchon gebohrt worden, ſ. Bohr.

AUFRECHT oder aufgerichtet ſtehn. Ein aufrecht ſtehendes Schiff.

Holl. Opregt ſtaan, het Schip ſtaat opregt.
Dän. At ſtaae lige.
Schw. Stå uprätt.
Engl. An upright ship.
Franz. Vaiſſeau droit.
Ital. Una nave dritta, che ſtà dritta.
Span. Eſtar derecho, el navio eſtá derecho.
Port. Eſtar direito, hum navio direito.

Wird von einem Schiff geſagt, wenn es ſich auf keine von ſeinen Seiten neigt, ſondern die Maſten deſſelben ſich in einer vertikalen Richtung befinden.

AUFRICHTEN, das Schiff richtet ſich auf, ſ. Aufſtehn.

AUFSCHEEREN, die Tauen.

Holl. De Touwen opſcheeren.
Dän. Skiære Tovene op.
Schw. Upſkära.
Engl. To coil up.
Franz. Rouer la manoeuvre.
Ital. Zaffare i capi.
Span. Zafar cabos.
Port. Zafar cabos.

Heiſst, nachdem mit dem Schiffe gewende oder ein Manoeuvre gemacht worden, das dabey gebrauchte laufende Tauwerk gehörig wieder aufſchieſſen, belegen und in Ordnung bringen, damit es wieder zum Dienſt fertig ſey. Das letzte Kommando bey dem Wenden eines Schiffs, iſt daher: Scheert auf die Tauen, oder wie etliche ſagen: Tautjes auf Hautjes! und der Mann ein Vogel, der Bauer eine Gans! ſ. Wenden.

AUFSCHIESSEN, ein Tau.

Holl. Een Touw opſchieten.
Dän. Skyde et Tov op.
Schw. Skjuta up et Tåg.
Engl. To coil.
Franz. Cueillir, Rouer.
Ital. Aduciare.
Span. Adujar.
Port. Aduxar.

Ein Tau in runde um einander, wie Schneckenlinien laufende Kreiſe zuſammen legen (Fig. 20.) Es

Es geschiehet solches in der Absicht, damit das Tau auf dem Deck, oder in dem Kabelgat wenig Platz einnehme, und ohne Verwickelung in der umgekehrten Ordnung wieder aus einander genommen werden kann.

Jeder einzelne Kreis, eines aufgeschossenen Taues, wird eine Bugt genannt und mehrere Bugten, welche in einer Fläche schneckenförmig um einander liegen, eine Scheibe. Der leere Raum, welcher sich mitten in der Scheibe befindet, und welchen die kleinste Bugt formirt, heisst das Auge.

Das Tauwerk wird entweder mit der Sonne oder gegen die Sonne aufgeschossen.

Weil alles Tauwerk aus mehrern Strängen besteht, die nach einer Richtung zusammen gedreht worden, so hat es eine natürliche Neigung, sich von selbst in Bugten zu legen. Die Reepschläger schiessen daher alles laufende Tauwerk, mit der Sonne auf, weil dieses eben die Richtung ist, in welcher das Aufschiessen am leichtesten geschieht, indem die Arbeit nämlich von der natürlichen Neigung, die das Tau hat, sich in Bugten zu legen, begünstigt wird. Man muss sich folglich wohl vorsehn, nach welcher Richtung man das Tau wieder umschiesst; denn wenn es nochmals in eben der Richtung, oder mit der Sonne geschieht, so wird bey jeder Bugt das Tau in der umgekehrten Richtung, in welcher es geschlagen worden, um seine Axe gedreht. Und da die Kardele und Duchten desselben, ihrer Elasticität wegen wieder in ihre vorige Lage zu kommen suchen, so fangen sich entweder die Bugten, wenn das Tau ausgeviert wird, das heisst, es heben sich mehrere Bugten zugleich auf und verwickeln sich, oder das Tau schlingt sich auch um sich selbst und formirt eine Kink, welches eine höchst gefährliche Sache ist; denn nicht selten wird durch Kinken in einem Ankertau, der Verlust eines Schiffs verursacht, weil alsdann ein solches Tau, durch eine geringe Spannung, zerspringen wird. Aus dieser Ursache muss man Ankertaue, und insonderheit solche, die noch neu und nicht ausgereckt sind, entweder gegen die Sonne aufschiessen, oder auch das Ende, womit man anfängt, vorher durch das Auge des aufgeschossenen Taues stechen, und um solches bey Ankertauen desto leichter bewerkstelligen zu können, so schiesst man sie um eine offene Luke.

Das Steuerbords Ankertau, schiesst man gemeiniglich an der Backbordseite des Schiffs mit der Sonne, und das Backbord Ankertau an der Steuerbord Seite des Schiffs, gegen die Sonne auf. Es geschieht dieses in der Absicht, dass das Schiff keine Schlagseite bekommen soll, welches geschehen würde, wenn der schwerste Anker und das schwerste Tau an einer Seite zu liegen käme. Es ist noch zu bemerken, dass es allezeit am vortheilhaftesten für ein Tau ist, in derselben Richtung aufgeschossen zu werden, in welcher es um das Gang und Bratspill fährt, oder um die Beting liegt.

Dünnes Tauwerk wird auf eben solche Weise, entweder auf dem Deck, oder an Kreuzhölzer und Klampen, oder auch in der Hand aufgeschossen.

Das Auge eines AUFGESCHOSSENEN Taues.

Holl. 'T Oog van een opgeschooten Touw.
Dän. öjet af et opskudt Tov.
Schw. ögat.
Engl. The coil.
Franz. Le vuide d'un cordage roué.
Ital. L'occhio.
Span. El ojo.
Port. Olho,
s. Aufschiessen.

Ein Tau mit der Sonne AUFSCHIESSEN.

Holl. Een Touw met de Zon opschieten.
Dän. Skyde et Tov op med Solen.
Schw. Skjuta et Tåg up med Solen.
Engl. To coil a cable with the sun.
Franz. Rouer à tour ou avec le soleil.
Ital. Aducciare o piegare col sole, aducciare alla dritta.
Span. Adujar derecho o con el sol.
Port. Aduxar com o sol.
s. Aufschiessen.

Ein Tau gegen die Sonne AUFSCHIESSEN.

Holl. Een Touw tegens de Zon opschieten.
Dän. Skyde et Tov op imod Solen.
Schw. Skjuta et Tåg up emot Solen.
Engl. To coil against the sun.
Franz. Rouer à contre.
Ital. Aducciare o piegare al rovescio o alla sinistra.
Span. Adujar contra el sol.
Port. Aduxar contra o sol.
s. Aufschiessen.

AUFSCHLAGEN, ein Tau.

Holl. Een Touw opslaan.
Dän. Slaae et Tov op.
Schw. Slå up et Tåg.
Engl. To unlay.

Franz.

Franz. Decommettre.
Ital. Diftorcere.
Span. Defcolchar
Port. Defcolchar ou defcuchar.

Wenn Taue alt und unbrauchbar find, fo werden fie in Stücke gehauen, ihre Kardele und Duchten, woraus fie beftehn, aus einander gefchlagen und ihre Kabelgarne aufgedrehet, damit man den Hanf wieder von einander zerren kann. Diefe ganze Handlung heifst die Tauen auffchlagen. Der alte Hanf, den man auf diefe Weife erhält, bekömmt alsdann den Namen Werg oder Werk, und dient zum kalfatern. Oftmals werden aber auch neue Taue aufgefchlagen, welche durch Zufall an verfchiedenen Stellen fchadhaft geworden find, und alsdann gebraucht man den aufgefchlagenen Hanf wieder zu dünnem Tauwerk von allerley Art.

AUFSCHRICKEN, die Kabelaring, oder das Ankertau auf dem Gangfpill, f. Anker 137.

AUFSCHWEYEN, f. Schweyen.

AUFSEGELN, oder einen Flufs hinauffegeln.

Holl. Een Rivier opzeilen, oploopen.
Dän. Opfejle
Schw. Segla upföre en Revier.
Engl. To fail or to turn up a river.
Franz. Remonter une riviere.
Ital. Rimontare un fiume.
Span. Subir un rio.
Port. Subir a ribeira, hir pelo rio affima.

Auf einem Fluffe von der Mündung weiter nach der Quelle deffelben fegeln; im Gegenfatz von niederfegeln.

AUFSEISEN, die Kabelaring, f. Anker 136.

AUFSETZEN, die Stengen.

Holl. De Stengen opzetten.
Dän. Opfætte, Stænger.
Schw. Upfätta, Stänger.
Engl. To hoift or fway up the Topmafts.
Franz. Guinder les mats de hune.
Ital. Ghindare.
Span. Guindar los mafteleros.
Port. Botar os maftareos a cunho.

Die Stengen vermittelft des Windreeps aufhieffen und mit dem Schlofsholz feftmachen. Von Maften fagt man: Sie werden eingefetzt.

AUFSINGEN.

Holl. Opzingen.
Dän. Opfynge.
Schw. Sjunga up.
Engl. To fing out.
Franz. Donnez la voix.
Ital. Salomare.
Span. Zalomar.
Port. Zalomar.

Durch einen Ausruf das Signal geben, dafs alle zugleich an einem Tau ziehen. Zum Exempel, wenn der Anker gekattet, die Stengen aufgefetzt, die Segel dicht gegeiet werden follen, oder was dergleichen mehr ift. Das Auffingen ift allezeit das Amt des Bootsmanns.

AUFSETZEN des Decks, der Berghölzer. f. Spring.

AUFSORREN, die Hängmatten.

Holl. De Hangmatten opforren.
Dän. Opfurre Hængematterne.
Schw. Surra up Hängemattor.
Engl. To lash up the hammocks in order to make a clear paffage between decks.
Franz. Relever les hamacs.
Ital. Rilevare le brande. *Ven.* Rialzare gli framazzetti.
Span. Levantar los coyes.
Port. Levantar as brandas.

Heifst diefelben an ihrem gehörigen Ort auf oder zufammenfchnüren, fo dafs fie nicht im Wege find, wenn eine Arbeit foll gethan werden, z. E. wenn man das Gangfpill gebrauchen will. Das Volk, welches auf die Wache geht, forrt feine Hängmatten auf, und dasjenige, welches von der Wache kömmt, macht die feinigen wieder los.

AUFSTECHEN, einen Rücken, Katzenrücken.

Holl. Een Rug opfteeken
Dän. Skibet fom haver en Katryg.
Schw. Et Katryggigt Skepp.
Engl. To become broken-backed or cambered.
Franz. S'arquer.
Ital. Una nave rotta.
Span. Quebrar, un navio quebrado.
Port. Alquebrar.

Man fagt von einem Schiffe, dafs es fich aufgeftochen, durchgefetzt oder einen Rücken aufgeftochen hat, wenn das Vor- und Hintertheil deffel-

desselben tiefer als das Mitteltheil ins Wasser gehn, und der Kiel folglich eine Krümmung bekommen hat. (Fig. 336.)

Da in allen Werken, welche von der Schiffbaukunst handeln, hievon so wenig geredet worden, so wollen wir nicht allein kürzlich die Ursache dieser Kielgebrechlichkeit berühren, sondern auch untersuchen, welche Eigenschaften das Vor- und Hintertheil eines Schiffs haben, und mit wie vieler Ladung dieselben beschweret werden müssen, um soviel wie möglich ist, diesen so allgemeinen Fehler der Schiffe zu vermeiden; und endlich wollen wir auch ein Mittel zeigen, wie man die Grösse dieser Kielgebrechlichkeit, oder die Höhe der Krümmung, in Fuss und Zoll bestimmen könne.

Ein Schiff, oder ein jeder auf dem Wasser schwimmender Körper, wird allezeit nach dem Verhältniss seines Raums von demselben in die Höhe getrieben. Da nun aber bey Schiffen das Mitteltheil weit grössern Umfang hat, als das Vor- und Hintertheil, so bestreben sich letztere, tiefer ins Wasser zu sinken, als ersteres, und es ist daher nothwendig die Folge, dass der Kiel und die übrigen Verbindungen des Schiffs diesen Kräften so lange nachgeben müssen, bis das Verhältniss von dem Druck und Gegendruck an allen Theilen des Schiffs gleich ist.

Wir wollen erstlich untersuchen, welches von zweyen Schiffen der Kielgebrechlichkeit am mehrsten ausgesetzt ist. Man theile daher beyde in eine gleiche Anzahl Theile, z. E. in 8. (Fig. 335.) und berechne erstlich den Inhalt von dem mittelsten Theil N M M N des ersten Schiffs, um zu finden, wie tief derselbe ins Wasser geht, alsdann stelle man eben solche Berechnung bey den übrigen Theilen an, so wird man finden, dass der zweyte Theil wegen seines geringern Umfangs, nicht bis O N, sondern bis *o* n ins Wasser sinken muss, und die Wasserlinie der übrigen Theile wird aus eben der Ursache *o* p, p *q*, q r, m l, l *k* und k h seyn. Da nun durch N *n* o O, O o *p* P, p P *q* Q, Q q r R, M m *l* L, L l *k* K, k K h H die Grössen vorgestellt sind, um welche die Theile vorne und hinten weniger unterstützt werden, als der mittelste oder grösste, so kann man annehmen, dass das Schiff in diesen Theilen mit einer Kraft niedergedrückt werde, welche dem Gewicht von der Masse des Wassers gleich ist, das in diesen Räumen enthalten; folglich stehen die Kräfte, welche die Kielgebrechlichkeit (in so ferne solches von der äussern Gestalt des Schiffs abhängt) verursachen, im Verhältniss mit den Momenten der gesagten Gewichte. Wenn also é den Mittelpunkt der Schwere vorstellt, so sind diese Momente N n *o* O X b é + O o *p* P X c é + P p *q* Q X d é + Q q r R X e é + M m *l* L + f é + L *l* k K X g é + K k h H X h é: sucht man nun ferner die Momente von den Kräften, welche die Kielgebrechlichkeit des andern Schiffs (Fig. 334.) verursachen, so wird man nach Vergleichung beyder Momente finden, welches von den beyden Schiffen am mehrsten der Kielgebrechlichkeit unterworfen ist, denn die Momente des Schiffs (Fig. 335.) N n *o* O X b é + O o *p* P X c é + P p *q* Q X d é + Q q r R X e é + M m *l* L X f é + L l *k* K X g é + K k h H X h é verhalten sich zu den Momenten des Schiffs (Fig. 334.) J i *k* K X s y + K k M m X r y + M m *n* N X q y X N n v V X p y + E e *f* F X t y + F f *g* G X u y + G g h H X w y, als die Würkung der ersten Momente auf das Schiff (Fig. 335.) zu der Würkung der letzten auf das Schiff (Fig. 334.)

Alles was wir bis jetzt gesagt haben, bezieht sich blos auf die äussere Form des Schiffs; allein man wird leicht einsehn, wie sehr noch die Kielgebrechlichkeit, durch unvernünftige Belastungen des Vor- und Hintertheils, befördert werden könne. Ein Baumeister muss also vor allen Dingen Sorge tragen, dass die gewöhnlichen Zierathen vorne und hinten, als das Gallion, Spiegel, Gallerie, Seitengallerie &c., so leicht wie möglich gemacht werden. Ferner muss der Vordersteven nicht weiter ausschiessen, als nothwendig ist, dass der Anker bey dem Lichten nicht unklar unten am Schiffe werde, und eben so würde es weit besser seyn, wenn der Hintersteven gar keinen Fall hätte, weil solches zu nichts anders dient, als dem Schiffe mehr Ansehn zu geben, im Grunde aber die Kielgebrechlichkeit befördert.

Die Spiegelstützen oder Heckstützen müssen gleichfalls nur wenigen Fall haben, damit der Spiegel nicht zu weit hinten über hänge, und das Hinterschiff dadurch unnöthiger Weise mit mehrerer Kraft niedergedrückt werde.

Auch müssen die Berghölzer, Raahölzer, Regelingen &c. nicht zu viel Spring haben, weil sie sonst der Kielgebrechlichkeit nicht Widerstand leisten, sondern dieselbe vielmehr befördern werden.

Lange Schiffe sind mehr der Kielgebrechlichkeit unterworfen, als kurze, und dieses ist eben die Ursache, warum französische Schiffe am mehrsten mit diesem Fehler behaftet sind, denn kein

keine Nation bauet die Schiffe so lang, als die Franzosen. Wie nothwendig aber einem Schiffe eine gehörige Länge ist, um alle erforderliche Eigenschaften zu besitzen, als z. E. viele Segel zu tragen, gut Luv zu halten, wenig abzutreiben, viele Steifheit zu haben &c., wird man am besten einsehn, wenn man betrachtet, wie viel die Schiffe seit einem halben Jahrhundert verlängert worden sind. In England z. E., wo man dem Beyspiel der Franzosen gefolgt ist, wird jetzt ein Schiff

von 100 Kanonen 12 Fuss länger gebauet, als vor 66 Jahren,
— 90 Kanonen 15 bis $15\frac{1}{2}$ Fuss,
— 74 Kanonen 17 bis $18\frac{1}{2}$ Fuss,
— 64 Kanonen 19 bis 20 Fuss,
— 50 Kanonen 16 Fuss.

Aus obigem erhellet also, dass die Kielgebrechlichkeit nicht gänzlich kann vermieden werden, so sehr es auch zu wünschen wäre. Um desto mehr hat also ein Schiffbauer Ursache, die Verbindung der Theile eines Schiffs dergestalt einzurichten, dass diesem Uebel so viel wie möglich vorgebeugt werde.

Fast jede Nation beobachtet eine besondre Methode in der Verbindung der Theile eines Schiffs. Hier ist aber nicht der Ort, alle diese Methoden zu beschreiben, sondern nur blos von den Hauptstücken zu reden, worauf es hauptsächlich ankömmt, und diese sind der Kiel und das Kielschwein. Beyde müssen daher ihre völligen Dimensionen haben; auch muss man sorgfältig dahin trachten, dass ihre Scherben gehörig verschossen werden. Die Methode der Dänen ist hiebey sehr zu empfehlen, welche, um den Kiel noch mehr zu verstärken, den Raum zwischen den Bauchstücken mit Klötzen ausfüllen und solche mit dem Kiel verbolzen. Die Franzosen gebrauchen Statt dessen, halbe Bauchstücke *demi varangues* und die Engländer bedienen sich gewisser Klötze *chocks*, welche bis an das unterste Ende der Sitzer reichen. Ebenfalls ist es nothwendig, dass die Sitzer und Auflanger der Spannen völlige Länge haben, damit die Scherben welche sie mit einander machen, ihre gehörige Grösse bekommen, auch würde es dabey sehr rathsam seyn, wenn jede dieser Scherben mit drey Bolzen verbolzt würde, so wie es in Frankreich Gebrauch ist, und ungeachtet man in England nur jedes zweyte, und in Dännemark jedes dritte Spann verbolzt, so ist doch nicht zu zweifeln, dass dieses verbolzen der Scherben in jedem Spann, zur vertikalen Verbindung des Schiffs höchst erforderlich sey. Ja sollte der Mangel dieser Verbindung nicht die Hauptursache seyn, dass Schiffe, die gekielet oder auf die Seite gewunden werden, so oft eine Schlagseite bekommen? Und wenn dieses auch nicht die Ursache seyn sollte, so erfordert doch die ungeheure Kraft der Wände, Pardunen, Halsen &c., welche beynahe in einer vertikalen Richtung auf die Spannen würkt, eine allgemeine Verletzung der Scherben.

Weil nun ferner ein Schiff nicht kielgebrechlich werden kann, ohne dass zugleich die Seiten etwas einfallen, so sieht man wie nothwendig es ist denen Deckbalken, welche sich diesem Einfallen allein widersetzen müssen, ihre völlige Dicke zu geben, und sie mit Knien wohl zu versehen, auch sind dabey die verkehrten Knien, welche von den Dänen und Engländern häufig gebraucht werden, von grossem Nutzen; allein die eisernen Knien, welche die Franzosen öfters statt der hölzernen, unter die Deckbalken zu setzen pflegen, möchte ich aus der Ursache nicht empfehlen, weil das Eisen nicht so wie das Holz elastisch ist, denn wenn solche Knien durch irgend eine Kraft etwas gebogen oder gekrümmt werden, so suchen sie in dieser Krümmung zu bleiben und reissen die Bolzen, womit sie angeschlagen sind, wieder heraus.

Es scheint überhaupt, dass die Engländer in ihrer Bauart am mehrsten von allen übrigen Nationen Rücksicht auf die Kielgebrechlichkeit genommen haben. Man vergleiche nur die Fig. 346 und 348, welche nach englischer Bauart gezeichnet worden mit den übrigen Spannrissen, so wird man finden, das in den erstern das Kielschwein und die nahe bey demselben liegenden Weger, weit dicker sind als in den letztern.

Um die Kielgebrechlichkeit zu vermeiden, kann man auch das Vor- und Hinterschiff etwas voller bauen, denn zu viele Schärfe daselbst dem Schiffe zu geben, würde allezeit von nachtheiligen Folgen seyn. Auch erhellet aus den unzähligen Versuchen, welche vom Herrn Romme, de Condorcet und Bossut angestellt worden sind, dass sich diese Theile in zwey Flächen endigen können, die in gerader Linie von den äussern Seiten des Mittelspanns bis zum Vorsteven gehn, oder auch in zwey convexen Flächen, die merklich grösser als die geraden sind; ohne dass dadurch der Widerstand, den das Schiff von dem Wasser bekömmt, vermehrt werde.

Um nun endlich auch zu zeigen, wie man die Grösse der Krümmung, die der Kiel bekommen hat, genau messen kann, so bediene man sich folgender sehr einfachen Maschiene, die aus einem

nem Balken Fig. 336 und Fig. 337 A B besteht, an dessen äussersten Enden sich in perpendikularer Richtung zwey Maasstäbe A a B b von gleicher Länge befinden. Dieser Balken wird alsdann unter den Kiel gebracht, wie man aus der Fig. 336 sieht, und längst demselben fortgeschoben, nachdem nun die Krümmung des Kiels zu oder abnimmt, so werden auch die obersten Enden der Maasstäbe 12 a, 12 b, mehr oder weniger über der Wasserfläche 12. 12 erhaben seyn, nur muss man dahin sehen, dass die beyden über dem Wasser befindlichen Enden der Maasstäbe, an beyden Seiten des Schiffs, einerley Länge haben; denn sonst würde der Balken nicht horizontal unter dem Kiel liegen. Der Balken selbst kann etwas mit Eisen beschwert werden, um ihn desto leichter unter dem Kiel fortzuschieben.

AUFSTECHEN, zwey Taue, oder zwey Taue auf einander stechen.

Holl. Twee Touwen op malkander steeken.
Dän. At sammenstikke Tove, stikke paa.
Schw. Sticka på.
Engl. To bend or tie two ropes together.
Franz. Ajuster ensemble deux cordages.
Ital. Far un groppo per agiustare due capi.
Span. Hacer un gorupo, ayustar dos cabos.
Port. Fazer hum grupo hum nó por unir dous cabos.

Zwey Taue vermittelst eines Knotens oder Stichs zusammen verbinden.

AUFSTECHEN, die Halsen und Schooten.

Holl. De Halsen en Schooten opsteeken.
Dän. Stike op Halsene og Skiödene.
Schw. Stika up Halsarna och Skoten.
Engl. To give up tacks and sheets.
Franz. Larguer le lof.
Ital. Largar la mura e la scotta.
Span. Largar la amura y la escota.
Port. Largar a amura e escota.

Die Halsen und Schoten losmachen und abvieren.

AUFSTECHEN, dicht bey dem Winde, oder in den Wind.

Holl. In de Wind opsteeken.
Dän. Stike op i Vinden.
Schw. Sticka up i Vinden.
Engl. To haul the wind, to ply or turn to windward.
Franz. Aller au plus près.
Ital. Serrare il vento, accostarsi al vento.
Span. Cinir el viento.
Port. Cingir o vento, chegarse ao vento.

So dicht als möglich bey dem Winde segeln.

AUFSTEHEN, das Schiff steht auf.

Holl. Het Schip staat op.
Dän. Skibet staaer op, rejser sich op igien.
Schw. Skeppet reser sig efter en Krängning.
Engl. The ship rights.
Franz. Le vaisseau se releve, se redresse.
Ital. La nave si raddrizza.
Span. El navio se adriza.
Port. O navio se endireita.

Man sagt von einem Schiff es steht auf, wenn es wieder in seine vertikale Lage zurückkömmt, nachdem es vorher durch irgend eine Kraft auf die Seite gelegt wurden.

AUFSTEIGEN, der Wind steigt auf.

Holl. De Wind stygt op.
Dän. Vinden stiger op, det blæser friskt.
Schw. Vinden stiger up.
Engl. The Wind begins to blow.
Franz. Le vent se leve.
Ital. Il vento si leva.
Span. El viento se levanta, viene refrescando.
Port. O vento se levanta.

Der Wind fängt an zu wehen.

AUFSTEIGENDER Knoten, s. Knoten.

AUFSTEIGENDE Zeichen, s. Zeichen.

AUFSTEIGUNG, gerade, lat. Ascensio recta.

Holl. De regte Ascensie.
Dän. Lige Ascension.
Schw. Rät Ascension.
Engl. The right Ascension.
Franz. L'ascension droite.
Ital. Ascensione retta.
Span. Ascension recta.
Port. Ascensaõ recta.

Hierunter versteht man den Bogen des Equators V. D, Fig. V. welcher zwischen dem Frühlingspunct V und dem Abweichungskreise PSD p eines Gestirns S enthalten ist. Der letzte Punct D dieses Bogens, geht unter dem Equator der Erde, wo die Sterne unter rechten Winkeln aufgehen, mit dem Sterne S zugleich auf, das heisst er steigt mit ihm gerade auf, daher hat der Bogen

gen den er begrenzt den Namen der geraden Auffteigung erhalten. Wenn die gerade Auffteigung eines Sterns VD und feine Abweichung bekannt ift, fo wird dadurch die Stelle, die er am Himmel einnimmt beftimmt. Die gerade Auffteigung der Sonne wird, wenn ihre Abweichung durch Beobachtung gefunden worden, leicht berechnet. Es fey AQ Fig. VI. der Equator, EL die Ekliptik oder Sonnenbahn, S der Ort der Sonne deren Abweichung SD die gerade Auffteigung VD ift. Der Winkel SVD als die Schiefe der Ekliptik ift = 23° 28' 8''

Die Auflöfung des Kugeldreiecks SVD, giebt alfo die gerade Auffteigung durch die Formel:

$$\text{Sin gerad. Aufft.} = \frac{\text{Tang. Abw.}}{\text{Tang. Schiefe der Ekliptik.}}$$

Wo es zweydeutig bleibt, ob die gerade Auffteigung unter oder über 90° betrage und füdliche oder negative Abweichungen eine gerade Auffteigung über 180° anzeigen, die unter oder über 270° feyn kann; daher man aus andern Umftänden wiffen muſs, in welchem Quadranten ihrer Bahn die Sonne ftehe,

Auch aus dem Abftande der Sonne, vom Frühlingspuncte V in der Ekliptik gerechnet, oder ihrer Länge VS giebt das Dreieck SVD ihre gerade Auffteigung durch die Formel:

Tang gerad. Aufft = Tang Länge X Cos Schiefe, der Ekliptik wo die gerade Auffteigung ftets in einerley Quadranten mit der Länge fällt.

AUFSTEIGUNG, fchiefe.

Holl. De fchuins Afcenfie.
Dän. Skiev Afcenfion.
Schw. Skef Afcenfion.
Engl. Oblique Afcenfion.
Franz. Afcenfion oblique.
Ital. Afcenfione obliqua.
Span. Afcenfion oblicua.
Port. Afcenfaõ obliqua.

Der Bogen des Equators VO, (Fig. V.) welcher zwifchen dem Frühlingspuncte V und dem mit einem Geftirne S zugleich aufgehenden Punct O enthalten ift. Jedes Geftirn hat unter andern Polhöhen andere fchiefe Auffteigungen. Es ift aber

fchiefe Aufft = gerade Aufft — Afcenf. Differenz. Der Unterfchied der geraden und fchiefen Auffteigung heifst. die Afcenfionaldifferenz. Man findet folche durch Auflöfung des rechtwinklichten Kugeldreyecks, wo AH die Equatorhöhe des Orts, welche dem Winkel O gleich ift, und SD die Abweichung des Geftirns bedeutet, man hat alsdann.

Sin tot: Sin OD = tang O: tang SD (oder für fin tot = 1.)

$$\text{Sin Afcenf. Diff.} = \frac{\text{tang Abw.}}{\text{tang Equat. Höhe.}} = \text{tang Abw.}$$

+ tang Polhöhe

Für ein Geftirn s in der füdlichen Halbkugel, ift die Abweichung ds der vorigen DS entgegengefetzt, alfo negativ, welches der Formel gemäfs eine ebenfalls negative Afcenfional Differenz, wie Od in der Figur giebt. Für Orte in der füdlichen Halbkugel der Erde, deren Polhöhen negativ find, wenn die nördlichen pofitiv gefetzt werden, geben füdliche Abweichungen wieder pofitive, nördliche Abweichungen, negative Afcenfionaldifferenzen.

Durch die Afcenfionaldiffr[illegible] eines Geftirns, findet man feine fchiefe An[illegible]gung und feinen Tagebogen. Man hat nämlich:

V O = V D — OD

d. i. fchiefe Aufft = gerade Aufft — Afcensdiff., wobey eine negative Afcenfionaldifferenz, wie Od, ftatt fubtrahiret zu werden, addiret werden muſs.

AUFTAKELN ein Schiff.

Holl. Een Schip optakeln.
Dän. Tiltakle et Skib.
Schw. Tiltakla et Skepp eller uptakla et Skepp.
Engl. To rig a fhip.
Franz. Gréer un vaiffeau.
Ital. Guarnir un vafcello *Ven.* armiggiarlo.
Span. Aparejar un navio.
Port. Aparelhar hum navio.

Einem Schiffe die Takelafche anlegen, oder folches mit den gehörigen Tauen, Blöcken, Raaen, Segeln &c. verfehen. Es ift das Gegentheil von abtakeln.

AUFTALJEN.

Holl. Optalien.
Dän. Optalje.
Schw. Talja eller uptalja.
Engl. To bowse.
Franz. Palanquer.
Ital. Alzare pefi coi paranchi.
Span. Izzar algo con una eftrallera.
Port. Izzar pezos por meio de huma eftralheira.

Etwas vermittelft einer Talje in die Höhe winden oder aufwinden z. E. Güter &c.

AUFTHUN.

Holl. Opdoen, van verre vertoonen.

Dän.

Dän. Opdage.
Schw. Updaga.
Engl. To loom.
Franz. Paroitre dans le lointain.
Ital. Mostrarsi di lontano, venir fuori.
Span. Hazerse ver de lejos.
Port. Vir fora, mostrarse de longe.

Man sagt das Land oder die Küsten thun sich auf, wenn sich solche über dem Wasser zeigen, oder wenn man sie zuerst erblickt. Der Sinn des Worts ist, die Küsten steigen in die Höhe.

AUFTOPPEN, s. Toppen und Toppenant.

AUFTORNEN vorm Anker, s. Anker 139.

AUFTREIBEN, oder auf ein Schiff treiben, s. Aufeinandertreiben.

AUFTUCHEN, die Segel.

Holl. De Zeilen opdoeken.
Dän. Duke Sejlene op.
Schw. Duka up.
Engl. To gather up or furl the sails.
Franz. Plier les voiles.
Ital. Piegare le vele.
Span. Plegar las velas.
Port. Colher as velas.

Die Segel in Falten legen, um sie bequem wegzuschaffen, oder sie ans Land nach dem Segelmacher zu bringen, wenn sie ausgebessert werden müssen.

AUFWENDEN, bey dem Winde aufwenden, s. durch den Wind wenden.

AUFWERPEN, ein Schiff, s. werpen mit dem Anker 113.

AUFWINDEN, ein Schiff.

Holl. Een Schip ophaalen,
Dän. Ophale et Skib.
Schw. Uphala et Skepp.
Engl. To ground a vessel.
Franz. Tirer un batiment à terre.
Ital. Tirare una nave a terra per raddobbarla.
Span. Varar un navio para recorrer.
Port. Varar hum navio para concertar.

In Holland, Deutschland und andern Ländern, wo man eine Helling hat, geschieht das Aufwinden auf folgende Weise: Man legt bey hohem Wasser das Schiff vor die Helling, so dass der Vorsteven gerade gegen dieselbe steht, und bringt den sogenannten Schleep unter den Kiel, alsdann hakt man an den Bügel des Schlepps den Hellingblock. Auch sind durch den Bug des Schiffs mehrere Löcher gebohrt, wodurch Bockshörner oder schwere Augbolzen geschlagen werden, die inwendig im Schiffe mit Splinten befestigt sind. An diese Bockshörner werden ebenfalls Gienblöcke gehakt oder genähet; auch zuweilen um das Hintertheil des Schiffs ein Brohk gelegt, an dessen beyden Enden sich ebenfalls zwey Gienblöcke befinden. Wenn dieses alles geschehen, fängt man an auf dem Werft bey den Spillen, um welche die Läufer dieser verschiedenen Blöcke fahren, zu winden, doch so, dass dieses Winden allenthalben mit gleicher Geschwindigkeit geschieht. Die Helling sowol, als die an den beyden Seiten derselben liegenden Schlagbetten, müssen stark beschmiert werden, damit die Friction so viel wie möglich überwunden werde, und wenn das Schiff weit genug gewunden ist, wird es abgestützt und zu mehrerer Sicherheit gegen das untere Ende des Kiels oder Schleeps, Klampen genagelt. In England, Frankreich und Spanien, wo man Docken hat, werden Schiffe, die eine Hauptreparation nöthig haben, in dieselben gebracht; diejenigen hingegen, welche nur eine geringe Ausbesserung bedürfen, setzt man bey hohem Wasser aufs Trockne, und verrichtet die Arbeit während der Ebbzeit. In Holland, Friesland und an einigen andern Orten, ist auch eine Kanthelling gebräuchlich, wo man drey, vier und mehrere Schleepen der Queere nach unter den Kiel des Schiffs legt, und dasselbe von der Seite zu etwas aufholet und nach dem Lande zu, umwindet.

AUFZWINGEN, die Berghölzer.

Holl. De Berghouten opjagen, opdwingen.
Dän. At opjage Bergholterne.
Schw. Upjagen.
Engl. To wring up.
Franz. Gener les preceintes pour leurs donner la tonture des ponts.
Ital. Dar alle cinte l'arcato delle coperte.
Span. Meter las cintas segun el arrufo de las cubiertas.
Port. Dar tozamento as cintas.

Die Berghölzer vorne und hinten weiter in die Höhe treiben, als in der Mitte des Schiffs, damit solche Spring bekommen. Es geschieht solches, indem man die Berghölzer in der Mitte des Schiffs erstlich verbolzt und vorne und hinten unter die Berghölzer Jagdtbolzen schlägt, und alsdann zwischen diese und die Berghölzer so

ſo lange Kiele treibt, bis letztere ihre gehörige Krümmung bekommen haben.

AUGE.

Holl. Een Oog.
Dän. Et öje.
Schw. Et öga.
Engl. The eye of a ſtrop, ſtay &c.
Franz. Oeillet, boucle, collet d'etay &c.
Ital. Occhio d'una gaza, d'uno ſtroppo &c.
Span. Un ojo.
Port. Hum olho.

Heiſst in der Seeſprache, überhaupt eine jede gemachte Schlinge in einem Tau; zuweilen heiſst es auch eine runde Oeſnung in einem Werkzeuge.

AUGE des Ankerſchafts, ſ. Ankerauge.

AUGE eines Beils, ſ. Beil.

AUGE von einem Rade des Raperts, ſ. Rapert.

AUGE eines Wandtaues, ſ. Wandtau.

AUGE eines Stags, ſ. Stagauge.

AUGEN der Kabelaring, ſ. Kabelaring.

AUGEN der Blinde, ſ. Blinde.

AUGE eines aufgeſchoſſenen Taues, ſ. Aufſchieſſen.

Ochſen-AUGE, ſ. Ochſenauge.

Pferde-AUGEN, ſ. Pferdeaugen.

Reef-AUGEN, ſ. Reefgaten.

AUGBOLZEN, ſ. Bolzen.

AULEA.

Gewiſſe Zierrathen in römiſchen Schiffen.

AULONÆ.

Der Name kleiner Luſtſchiffe bey den Römern.

AUSBUGGERN, ſ. Baggern und Baggermaſchiene.

AUSBESSERN, ein Schiff.

Holl. Een Schip vertimmeren, repareeren.
Dän. Reparere et Skib.
Schw. Reparera et Skepp.
Engl. To repair a Ship.
Franz. Radouber un vaiſſeau.

Ital. Raddobbare un vaſcello.
Span. Recorrer un navio.
Port. Concertar hum navio.

Die durch Alter oder Zufall ſchadhaſt gewordenen Theile eines Schiffs wieder in gehörigen Stand ſetzen. Schiffe, welche eine Hauptreparation bedürfen, werden entweder in die Docken gebracht, oder wo keine Docken ſind, auf die Helling gewunden, welches letztere aber allezeit zu ihrem nicht geringen Schaden geſchieht. An etlichen Orten werden ſie auch auf eine Kanthelling gewunden, ſ. Aufwinden. Bey kleinen Reparationen aber ſetzt man ſie entweder bey hohem Waſſer aufs Trockne, und beſſert ſie während der Ebbzeit aus, oder man windet ſie auch mit einem Kiellichter oder Bullen auf die Seite, welches kielholen genannt wird.

AUSBRECHER, ſ. Brecheiſen oder Schiefbetel.

AUSBRINGEN, einen Anker, ſ. Anker 126.

AUSBUGT, ſ. Bugt.

AUSFÜTTERUNG der Stückpforten.

Holl. Uitvoering van de Stukpoorten.
Dän. Löſe Stykporter.
Schw. Löſa Stykeportar.
Engl. Half-ports.
Franz. Faux mantelets, faux ſabords.
Ital. Falſi portelli.
Span. Arandelas de la artilleria.
Port. Oculos das portinholas das peſſas.

Sind von dünnen Planken gemachte Deckel zu den Stückpforten, in deren Mitte ſich ein rundes Loch, mit einem Brohk von Segeltuch, befindet, der weit genug iſt, daſs das Vordertheil der Kanone bequem in denſelben hinein gehet. Dieſe Ausfütterungen werden auf der zweyten Batterie gebraucht, und müſſen in der Oeſnung der Stückpforten allenthalben wohl ſchlieſſen, damit keine Wellen, und kein Regenwaſſer durchſchlagen kann; auch werden ſie inwendig im Schiffe feſt gemacht, damit wenns zum Treffen geht, ſie ſogleich herausgenommen und bey Seite geſchaft werden können.

AUSFÜTTERUNG des Gangſpills, des Bratſpills.

Holl. Uitvoering of Klampen.
Dän. Spilhvalper eller Klamper paa Gang- og Bratſpillet.

Schw. Spel-dockor.
Engl. The whelps.
Franz. Les flasques ou taquets, joues de virevaut.
Ital. La guarnizione, o fantinetti.
Span. Guarda infantes.
Port. Cunhos.

Man sehe die Erklärung davon unter Gangspill und Bratspill.

AUSGEWEHT SEGEL.

Holl. Een uitgewaait Zeil.
Dän. Sejlet som er lösslagen fra Ligene.
Schw. Et Segel som är slagen läs ifrån Liket.
Engl. A sail blown from the bolt-rope.
Franz. Une voile emportée ou deralinguée.
Ital. Una vela ch'il vento a portato via dalle sue ralinghe.
Span. Una vela desrelingada del viento.
Port. Huma vela desrelingada do vento.

Ein Segel, welches durch den Wind von seinem Leick losgerissen worden.

AUSGILLUNG eines Segels, s. Gillung und Segel.

AUSGUCK, s. Auskuck.

AUSHOLEN die Bulinen, s. Anholen und holen.

AUSHOLER des Klüvers.

Holl. De Uithaalder van de Kluiffok of van de Kluiver.
Dän. Klyvers Udhaler.
Schw. Klyfverts Uthalare.
Engl. The tack of the jib.
Franz. L'amure du grand foc.
Ital. L'amura del fiocco.
Span. Amura del foque mayor.
Port. Amura da boyarrona.

Der Name des Taues (xx Fig. 539), welches an den eisernen Bügel (y y) gesplisst ist, woran der Hals des Klüversegels befestigt wird. Es fährt durch eine Scheibe z am Top des Klüverbaums, und von da durch das Eselshaupt, oder auch durch einen Block nach der Back hin, und dient dazu, den Hals des Klüvers, vermittelst des ebengesagten Bügels, der auf dem Klüverbaum fährt, weiter nach dem Top dieses Klüverbaums zu ziehen. Der Niederholer des Klüvers ist diesem Tau entgegen gesetzt.

AUSHOLER des Klüverbaums.

Holl. Uithaalder van de Kluiverboom.
Dän. Klyver-Bommens Udhaler.
Schw. Klyfver-Bommens Uthalare.
Engl. The Top-rope of the jib-boom.
Franz. La guinderesse du baton de foc.
Ital. Il paranco o batticulo dell'asta di fiocco.
Span. El virador del botalon de foc.
Port. O amante do pao da boyarrona.

Das Tau oder Takel, womit der Klüverbaum, längst dem Bugspriet, weiter herausgeholet wird. Dasselbe ist bey dem Klüverbaum eben das, was bey den Stengen das Windreep ist. Der Klüverbaum hat ebenfalls einen Niederholer.

AUSHOLER des Ladebaums.

Holl. Uithaaler van de Laadboom.
Dän. Laddebommens Udhaler.
Schw. Laddbommens Uthalare.
Engl. Girt-line.
Franz. Draille ou cartahen.
Ital. Draglia.
Span. Guia del pescante de cargar y descargar.
Port. Gayo.

s. Ladebaum und Ausleuen.

AUSHOLER, der Blinde.

Holl. De Uithaalder van de Blinde.
Dän. Blinde-Raaens-Udhaler-Tallie.
Schw. Blinde-Räens-Uthalare.
Engl. The sprit-sail haliards.
Franz. Le palan de bout de la civadiere.
Ital. Il paranco del pennone della civada (adesso si usa un braguero).
Span. Arritranca o retranca.
Port. Retranca da cevadeira.

Ist bey der Blinde eben das, was die Fallen und Kardele bey den übrigen Segeln sind. Die Blinde hat eigentlich keinen Ausholer, sondern diesen Namen führt nur eine Talje. (Fig. 39. a a) wovon der Violinblock an das Ende des Bugspriets, der einscheibigte Block aber an die Mitte der Raa genähet ist. Vermittelst dieser Talje wird die Blinde Raa bis an das Ende oder den Top des Bugspriets geholt, und alsdann der Läufer dieser Talje ebendaselbst fest gemacht, weil man während der ganzen Reise die Blinde weder auf noch nieder zu holen braucht. Aus dieser Ursache hängt man jetzt fast allgemein die Blinde Raa in einen festen Strop, und gebraucht gar keinen Ausholer.

Aus-

AUSHOLER der Schiebblinde.

Holl. De Uithaalder van de Bovenblinde.
Dän. Skuf-Blindens eller Boyten-Blindens-Udhaler.
Schw. Skufblindens Uthalare, eller Uthalartalja.
Engl. The bowsprit top-sail haliards.
Franz. Le palan debout de la contrecivadiere ou la drisse.
Ital. La driza della contracivada.
Span. La retranca o driza de la sobrecevadera.
Port. A retranca ou driça da sobrecevadeira.

Ist fast eben so beschaffen, als der Ausholer der Blinde. Der Violinblock ist nämlich an den Top des Klüverbaums, und der einscheibigte an die Mitte von der Raa der Schiebblinde genähet; allein der Läufer, welcher durch diese Blöcke geschoren ist, fährt vorne nach der Back, um die Schiebblinde ausholen zu können, weil solche während der Reise aus- und eingeholt wird, und nicht so, wie die Blinde, beständig sitzen bleibt.

AUSHOLER des Topreeps.

Holl Uithaaler van het Topreep.
Dän. Topreebs Forhaler.
Schw. Topreepets Förhalare, Stagtaklets Uthalare.
Engl. Girt-line of the stay-tackles.
Franz. Draille ou carraheu du palan d'etai.
Ital. La draglia della candeliza.
Span. La guia del aparejo de combes.
Port. Guia do apparelho do conves.

Das Tau (a a Fig. 236.), womit das an dem grossen Mast hängende Ladetakel weiter nach dem Fockmast geholt wird, damit dasselbe gerade über der grossen Luke zu hängen komme. Wie dieser Ausholer oder Vorholer fährt, wird man deutlich aus der Figur sehen.

AUSJAGEN einen Anker, s. Anker 113.

AUSKAUEN, das Werg.

Holl. Het Werk uitkaauwen.
Dän. Udarbejde Verket, Skibet arbejder Verket ud af Naaderne.
Schw. Skeppet arbetar Drefvet ut.
Engl. An expression employed speaking of an old ship, the straining of which in a heavy sea expells the oakum out of the seams.
Franz. Cracher les etoupes.
Ital. Sputare la stopa.
Span. Cuspir o escupir la estopa.
Port. Cuspir a estopa das costuras.

Man sagt von einem Schiffe: Es kauet das Werg aus, wenn durch die heftige Bewegung, die es in der See leidet, das Werg anfängt aus den Nathen zu weichen, oder sich aus denselben heraus arbeitet.

AUSKRIECHEN. Der Wind kriecht aus und ein, s. Wind.

AUSKUCK oder AUSKUCKER.

Holl. Een Uitkyk.
Dän. En Udkik.
Schw. Utkik.
Engl. A look-out.
Franz. Une decouverte ou vigie.
Ital. La sentinella per la scoperta, Guardieri.
Span. Una centinela para descubrir.
Port. Huma sentinela, vigia para descubrir.

Der Posten auf einem Schiff, welcher dazu bestimmt ist, die Gegenstände zu entdecken, welche dem Schiffe durch Annäherung gefährlich werden können. Insonderheit wird solcher Auskucker ausgestellt, wenn man sich einen Ueberfall vom Feinde vermuthet, oder in der Nähe des Landes zu seyn glaubt. Auf Kriegsschiffen sitzt der Auskucker auf der Bramsahling. Auf Kauffahrern wird nur des Nachts ein Auskuck vorne auf der Back gehalten; allein auf Kriegsschiffen beständig. Bey Tage befindet sich derselbe gewöhnlich auf der Fockraa, zuweilen auch auf den Sahlingen der Vorstenge, und bey Nacht werden gemeiniglich mehrere Posten auf dem Schiff ausgestellt, welche sich unter einander durch den Zuruf: Kuck wol aus! der von allen übrigen wiederholt wird, zur Wachsamkeit ermahnen.

AUSLADEN, s. das gebräuchlichere Wort Löschen.

AUSLADUNG, s. Löschung.

AUSLADUNGSPLATZ, s. Löschplatz.

AUSLÄUEN oder Ausläuten, s. Ausleuen.

AUSLAUFEN.

Holl. Uitloopen.
Dän. Udlöbe, gaae under Sejl.
Schw. Löpa ut.
Engl. To get under sail.

Franz. Mettré à le voile, partir du port.
Ital. Far vela.
Span. Hacerse a la vela.
Port. Fazer se a vela.

Ist eben so viel als in See gehen, oder absegeln. Das Wort auslaufen wird gemeiniglich aber nur gebraucht, wenn man von Kriegsschiffen, Kapern oder von einer Kriegsflotte redet.

AUSLEGEN.

Holl. Uitleggen.
Dän. Udlegge paa Reden.
Schw. Lägga ut på Reden.
Engl. To lay out.
Franz. Mettre en rade, mettre un vaisseau dehors.
Ital. Mettere alla rada, fuori del porto.
Span. Meter fuera, meter a la rada.
Port. Sahir do porto para pór se em ordem de fazerse de vela.

Man sagt von einem Schiffe, dass es ausgelegt hat, wenn es aus dem Hafen gebracht worden, oder sich irgend einer Ursache wegen auf die Rhede gelegt hat, z. E. sich segelklar zu machen &c. Wenn ein Schiff sich vermittelst eines Taues, welches in einer gewissen Weite von demselben befestigt wird, und worauf man in dem Schiffe selbst windet, aus dem Hafen zieht, so sagt man allgemein: es hat ausgeholt, im Gegensatz von einholen.

AUSLEGER, der Besahn auf Schmackschiffen.

Holl. Een Uitlegger.
Dän. En Udlegger til et lidet Besansejl paa Smakken.
Schw. Besanseglets Utleggare på en Smak.
Engl. A small boom to extend the bottom of a kind of ring-tail in Smaks.
Franz. Un boutehors pour etendre le fond d'une espece de tapecul sur les semaques.
Ital. Un bastone per distendere il fondo o la bugna della mezanetta d'una sapata.
Span. Un botalon por el puño della mezanita o baticulo de una semaca.
Port. Hum botalo por o punho da mezena de huma semaca ou fandarga.

Eine Sparre um das untere Ende des auf Schmacken gebräuchlichen kleinen Besahnsegels auszusetzen.

AUSLEGER, auf Smacken und Kuffen &c.

Holl. Uitlegger.
Dän. Bougspridstang eller liden Bougsprid.
Schw. Litet Bogspröt.
Engl. A boom used for a bowsprit in small vessels.
Franz. Bout de beaupré.
Ital. Un buttafuori o piccolo copresso.
Span. Un pequeño bompresso.
Port. Hum pequeno gorupes.

So nennt man auf Schmacken und Kuffen das Bugspriet, wenn es in keinem Spuhr steht sondern nur auf dem Deck mit Tauen befestigt ist, so dass man dasselbe aus und einholen kann. Jetzt wird auf diesen Fahrzeugen das Bugspriet gewöhnlich befestigt, allein in ältern Zeiten konnte man es beständig einholen. An der Seite dieses Bugspriets, kann ein Klüverbaum ausgeschoben werden, welchen man auf diesen Fahrzeugen den Jagerstock nennt.

AUSLEUEN.

Holl. Uitluien.
Dän. Udlosse, Salt eller Steenkul formedelst en Laddebom.
Schw. Lossa, salt eller Stenkol förmedelst en Laddbom.
Engl. To unlead charcoals &c. by means of a boom and tackle.
Franz. Decharger à l'angloise.
Ital. Scaricare alla inglese.
Span. Descargar al ingles.
Port. Descargar a ingleza.

So nennt man eine gewisse Methode die Stürzgüter, z. E. Steinkohlen, Salz, Korn &c. auszuladen. Man setzt nämlich auf dem Deck vor dem grossen Maste senkrecht einen Baum, welcher der Ladebaum genannt wird. Der Fuss desselben steht in einem runden Spuhr, auf einem Deckbalken, und wird mit Fett beschmiert, damit er sich leicht bewegen kann. Das oberste Ende dieses Baums, befestigt man mit einem Tau, oben an den grossen Mast; und zwar dergestalt, dass dieses oberste Ende des Ladebaums, nach der grossen Luke zu, etwas überhängt. Damit der Baum aber nicht aus dem Spuhr springe, und über Bord schlage, so befestigt man das oberste Ende auch mit einem Tau, an den Fockmast. Dieses Tau wird der Ausholer genannt, und ist gewöhnlich ein Jolltau, es muss aber nicht steif angeholt werden, damit der Baum sich nach beyden Seiten des Schiffs bewegen kann. Ebenfalls befindet sich an dem obersten Ende des Baums, entweder ein Block, oder nach englischem Gebrauch ein eisernes Rad oder eine Scheibe, um welches eine Mantel fährt. An dem ei-

woran

nen Ende dieser Mantel befindet sich ein Haken, um daran den Korb oder die Tonne mit Steinkohlen &c. zu hängen, welche ausgeleuet werden sollen; an dem andern Ende aber ist ein Kranz von Tauen, oder ein rundes Holz, woran verschiedene Enden oder kurze Taue befestigt sind, welche Leutaue genannt werden. Jeder von den Matrosen, die zum Ausleuen bestimmt sind, fasst eins von diesen Tauen an, und alle springen auf ein gegebenes Zeichen, von einer dazu errichteten Art Treppe, auf das Deck des Schiffs herab. Durch das Gewicht dieser Leute, wird die Last auf einmal aus dem Raum in die Höhe gezogen, und sogleich, von einem dazu bestimmten Matrosen nach der Seite des Schiffs gehohlt, und in eine daselbst zum Löschen befindliche Schute über Bord geschüttet. Diese Methode ist allgemein bey den Engländern gebräuchlich, und geht sehr geschwinde von Statten; allein die Deutschen und übrigen Nationen, welche dergleichen Springen nicht gewohnt sind, haben gewöhnlich an dem Ladebaum ein Takel, woran gehohlt wird. Letzteres erfordert aber mehr Zeit als das Springen.

AUSLIEGER, oder Lieger des Gallions s. Gallion.

AUSLIEGER, s. Küstenbewahrer.

AUSLIEGER, s. Klüverbaum.

AUSLODSEN.

Holl. Uitloodsen.
Dän. Utloodse.
Schw. Utlotsa.
Engl. To carry or to conduct a ship out to sea. To pilot a ship out of a harbour or river.
Franz. Piloter un vaisseau hors d'un port.
Ital. Pilotare una nave al mare.
Span. Pilotar un navio al mar.
Port. Pilotar hum navio ao mar.

Ein Schiff aus einem Hafen oder Flusse in See bringen, indem man dabey mit dem Loth die Tiefe des Wassers erforschet, um nicht auf Untiefen zu gerathen. Gewöhnlich ist dieses das Amt der sogenannten Loodsen.

AUSLUFTEN, ein Schiff.

Holl. Een Schip uitlugten, Lugt geeven.
Dän. At lufte et Skib.
Schw. Vädra Skeppet.
Engl. To air a ship.
Franz. Aerer ou airier un vaisseau.
Ital. Dar aria al vascello.
Span. Airear un navio.
Port. Arejar hum navio.

Die verschlossene oder unreine Luft aus den Schiffen, durch verschiedene Mittel heraustreiben. Es ist aus Erfahrung bekannt, wie schädlich und gefährlich, eine mit Ausdünstungen angefüllte Luft, für die Gesundheit der Menschen werden kann, besonders ist dieses der Fall in Schiffen, wo die Luft durch die beständigen Ausdünstungen der Menschen, Thiere und des oftmals in Fäulniss gerathenen Kielwassers nicht allein vergiftet wird, sondern noch dazu in einem verschlossenen Raum, ohne alle Circulation bleibt. Eben so ist es eine ausgemachte Sache, dass die bösartige Luft, welche von den Ausdünstungen herrühret, leichter ist, als die reine Luft, sie wird daher allezeit in die Höhe steigen, und auf der letztern, fast wie Oehl auf dem Wasser schwimmen. Man kann sich leicht davon in einer Krankenstube überzeugen, denn je höher man sich in derselben befindet, je empfindlicher wird der Geruch zu spühren seyn. Hieraus erhellet also, wie höchstnothwendig es sey, dass die Luken, welche sich an den Seiten der Schiffe, zur Einführung frischer Luft befinden, dicht unter dem Deck angebracht werden, oder welches noch besser seyn würde, etliche hoch und andre niedrig, damit die reine Luft in die untern Luken eindringen, und die böse aus den obern heraustreiben könne. Da es aber nicht möglich ist, in dem untersten Theil des Schiffs solche Luken anzubringen, weil sich solcher ganz unter dem Wasser befindet, so hat man andre Mittel erfunden, die böse Luft daselbst herauszutreiben. Eins der bekantesten ist das sogenannte Windsegel, wovon man die Erfindung den Dänen zuschreibt. Es besteht aus einer langen kegelförmigen Röhre, welche von Segeltuch gemacht ist (Fig. 252.) Die weiteste Oefnung dieser Röhre, wird dergestalt an das Mars befestigt, dass sich der schräge Ausschnitt AB Fig. 333. gegen den Wind befindet, und durch den Zug des Windes, der durch die Röhre fährt, wird alsdann die unreine Luft, welche sich bey der Luke C befindet, in Bewegung gesetzt, und durch eine andere Luke D herausgejagt. Diese Maschiene könnte noch mehr Würkung leisten, wenn die Luke, worinn sich das Ende des Windsegels befindet, nicht mehr Oefnung hätte, als erfordert wird dieses Ende durchzulassen, da aber hierauf selten geachtet wird, so geht allezeit ein grosser Theil des Zugwindes bey a a ohne Würkung zurück.

In

In Schweden hat man einen doppelten cylindrischen Blasebalg zum Auspumpen der Luft erfunden; auch ist eine andre Maschiene vorgeschlagen worden, welche die Gestalt eines cylindrischen Kastens hat, ungefähr in der Grösse eines Mühlenrades, wodurch eine Axe geht, an der sich 6 bis 8 Flügel befinden, welche, wenn sie herumgetrieben werden, eine vom Centro fliehende Bewegung der Luft verursachen, und solche durch eine an der Ründung des Cylinders befindliche Oefnung herausjagen. Doch ist der sogenannte Ventilator des Hales, diesen beyden vorzuziehen, wie auch den von Sutton und du Hamel, du Monceau ausgedachten Luftreinigern, welche aus Röhren bestehn, die von dem Schiffsraum nach der Küche geleitet sind, um daselbst durch die Hitze, die unterste Luft des Schiffs in die Höhe zu ziehn, fast wie solches durch Kamine in den Zimmern gethan wird.

Zu eben der Zeit, als Hales seinen Ventilator und dessen grossen Nutzen öffentlich bekannt machte, haben auch andre Mechaniker verschiedene Arten von Luftreinigern vorgeschlagen. Von diesen will ich nur die Herren Desagulier, Triewald und Wilke nennen; da aber keine von ihren Maschienen, weder einfacher, dauerhafter noch bequemer ist, als die Halesische, so ist es überflüssig davon zu reden.

Die vornehmsten Schriften, welche von dieser Materie handeln sind folgende:

Description du Ventilateur par le moyen duquel on peut renouveller facilement & en grande quantité l'air des Mines des Prisons, des Hospitaux & des Vaisseaux par Hales trad. de l'anglois par Demours av. fig. 12. *Paris* 1744.

Du Hamel du Monceau moyens de conserver la santé aux Equipages des vaisseaux 12mo, *Paris* 1759.

Sutton's *Account of an invention and method of changing the air in the hold and other close parts of a ship, Philosoph Transact. Vol.XLII.*

Observations on Mr. Suttons invention to extract foul and stinking air out of ships with critical Remarks upon the use of Windsails by W. Watson Philosoph. Transf. Vol. XVII.

Bigot de Morogues memoire sur la corruption de l'air dans les vaisseaux, s. Memoires des Savans Etrangers Paris Vol. I.

AUSÖHSEN.

Holl. Uithoosen.
Dän. Udöse.
Schw. Utösa.
Engl. To bale a boat, to free a boat.
Franz. Vuider ou egouter l'eau d'un canot a l'aide d'un escop a main.
Ital. Vuotar l'acqua d'un caico o d'una lancietta colla sassola.
Span. Achicar el agua de un bote con un vertedor.
Port. Esgotar a agua por meio de hum vertedor.

Das Wasser mit einem Oehsfass aus einem Boot oder anderm Fahrzeuge giessen, s. Oehsfass.

AUSPEILEN, den Grund.

Holl. Uitpeilen.
Dän. Udpeile Grunden.
Schw. Utpeila Grunden.
Engl. To found.
Franz. Sonder le fond.
Ital. Sondare il fondo
Span. Sondar el fondo.
Port. Sondar o fundo.

Die Tiefe oder Beschaffenheit des Grundes mit dem Loth untersuchen, s. Loth.

AUSPFLÜCKEN oder AUSPLÜSEN, alte Taue.

Holl. De Touwen uitplukken.
Dän. Udplukke Tovene for at giöre Verk deraf.
Schw. Plåka gammalt Tågvircke.
Engl. To untwist or to draw asunder old ropes.
Franz. Defaire du vieux cordage.
Ital. Sfillazzare i capi.
Span. Dessalcazar.
Port. Dessalcaçar.

Die Kabelgarne alter Taue, welche vorher in Stücken zerhauen und aufgedreht worden, wieder auseinander ziehen. Der aus einander gezogene Hanf wird alsdann Werk genannt, und dient zum kalfatern.

AUSRAHKEN, der Anker ist angerahkt s. der Anker ist triftig.

AUSRECKEN, sich,

Holl. Rekken, uitrekken.
Dän. Sig udrekke.
Schw. Sig uträcka.
Engl. To lengthen.
Franz. S'alonger.
Ital. Allungarsi, stendersi.
Span. Estirarse.
Port. Estirarse.

Sich ausdehnen oder länger werden. Dieses ist beson-

besonders bey neuem Tauwerk der Fall, wenn es mit einiger Kraft gespannt wird. Da aber bey etlichen Tauen z. E. bey Stagen und Wandtauen, das Ausrecken derselben höchst gefährlich für das Schiff werden könnte, so sind solche weit steifer oder härter zusammen gedrehet, als das laufende Tauwerk, und man opfert dadurch lieber etwas von ihrer Stärke auf, als sich der Gefahr auszusetzen, durch ihr Ausrecken die Masten zu verliehren, denn sobald die Masten anfangen zu spielen, oder zu schwanken, werden diese Taue gar leicht zerspringen, und die Masten, welche alsdann an den Seiten des Schiffs keine Haltung mehr haben, über Bord geschleudert. Alles neue Tauwerk, wie auch alle Splissungen werden ausgereckt. s. Aufschiessen.

AUSRHEDEN, Schiffe.

Holl. Een Ship uitreeden.
Dän. Udrede et Skib.
Schw. Reda ut et Skepp.
Engl. To fit out a merchant ship.
Franz. Equiper un vaisseau.
Ital. Allestire una nave.
Span. Aparejar y tripular un barco mercantil.
Port. Equipar un navio.

Einen Kauffahrer mit allem, was zur Reise erfordert wird, versehen. Hiezu gehört nämlich alles nöthige Rundholz, Tauwerk, Segel, Lebensmittel, Volk und was sonst zu den Bedürfnissen eines Schiffs gerechnet werden kann. Die Ausrhedung ist aber bey jeder Art von Schiffen, und nachdem wie solche zu langen oder kurzen Reisen bestimmt sind, verschieden. Das Wort ausrheden kömmt aus dem italienischen von arredare.

AUSRHEDER, s. Rheder.

AUSRÜSTEN, ein Schiff.

Holl. Een Schip uitrusten.
Dän. At udruste et Skib.
Schw. Utrusta et Skepp.
Engl. To fit out a man of war.
Franz. Armer un vaisseau.
Ital. Armare un vascello.
Span. Armar un navio.
Port. Armar hum navio.

Ausrüsten wird in eben dem Verstande von Kriegsschiffen gebraucht, als Ausrheden von Kauffahren, s. Ausrheden. Jede Nation hat ihre besondern Vorschriften zur Ausrüstung der Kriegsschiffe.

AUSSCHEEREN, ein Tau.

Holl. Een Touw of Looper uitscheeren.
Dän. At udskiære et Tov.
Schw. Utskära et Tåg.
Engl. To unreeve a rope.
Franz. Depasser une manoeuvre.
Ital. Dispassare la veta &c.
Span. Desguarnir.
Port. Desgornir.

Ein Tau, welches als Läufer zu einer Talje, Gien &c. gedient hat, wieder aus den Blöcken herausziehen. Das Gegentheil davon ist, einscheeren.

AUSSCHIESSEN. Der Wind SCHIESST AUS.

Holl. De Wind volgt de Zon.
Dän. Vinden dreyer sig fra östen til Syden eller Vesten.
Schw. Vinden springar ifrån öftan til Sydan.
Engl. The wind keeps pace with the sun.
Franz. Le soleil chasse avec le vent.
Ital. Il vento fa il cammino del sole, o corre da levante a ponente.
Span. El viento sigue el camino del sol.
Port. O vento camina com o sol.

Der Wind läuft mit der Sonne herum, welches gewöhnlich gutes Wetter mit sich bringt, s. Aufkrimpen.

AUSSCHIFFEN, Truppen, s. Landen.

AUSSCHIESSEN, des Vorstevens.

Holl. Het Uitschieten van de Voorsteven.
Dän. Forstævens Overfald.
Schw. Ofver-fallet af Förstäfven.
Engl. The rake of the stem.
Franz. Elancement de l'etrave.
Ital. Il lanciamento della ruota di prua.
Span. El lanzamiento de la roda.
Port. O lançamento da roda de proa.

Das Ueberhängen, oder die Hervorragung des Vorstevens, vor dem äussersten Ende des Kiels, s. Vorsteven.

AUSSCHIESSEN, den Ballast.

Holl. De Ballast uitschieten, uitwerpen.
Dän. Skyde eller kaste Baglasten ud.
Schw. Skjuta ut Barlasten.
Engl. To unballast.
Franz. Delester.
Ital. Scaricare la zavorra.
Span. Deslastrar.

Port.

Port. Deslastrar.

Den Ballast wieder ausladen, oder mit Schaufeln aus dem Schiffe, in eine dazu an die Seite gelegte Ballastschute, werfen. Es muss aber von dem Schiffe nach der Schute ein altes Segel, oder Stück Presenning, welches man ein Ballastkleid, oder Pfortsegel nennt, ausgebreitet werden, damit von dem Ballast nichts ins Wasser falle und den Hafen veruntieffe; widrigenfalls würde man in Strafe verfallen seyn.

AUSSCHIFFEN, Güter wieder ausschiffen.

Holl. De Goederen weer uitscheepen.
Dän. Udskibe.
Schw. Utskeppa.
Engl. To discharge the goods.
Franz. Debarquer.
Ital. Sbarcare.
Span. Desbarcar.
Port. Desbarcar.

Güter wieder aus dem Schiffe nehmen, oder ausladen. Von Gütern, die man an demselben Ort, wo sie eingeladen worden, wieder vom Bord holen läſst, muſs man dem Schiffer die Hälfte der bedungenen Fracht bezahlen.

AUSSCHLAGER-BETEL, s. Betel.

AUSSCHRAPEN, die Kabelgarne.

Holl. Uitschraapen.
Dän. Udskrabe.
Schw. Utskrapa.
Engl. To untwist the ends of the strands.
Franz. Detordre les bouts des tourons d'un cordage,
Ital. Pettinare.
Span. Peinar.
Port. Pentear.

Die Kabelgarne von dem Ende eines Taues, mit einem Messer auseinanderkratzen und zuspitzen, damit solches desto besser und fester bekleidet werden kann. Wenn z. E. ein Wandknopf (Fig. 199. o. o.) gemacht worden, so dreht man die an den Seiten desselben noch übrig gebliebenen und hervorstehenden Enden x x x auf, und schrapt sie aus, y y damit sie auf die Weise beygekleidet werden können wie man z z sieht.

AUSSCHUSS, reiner Hanf.

Holl. De tweede Gading Hennip.
Dän. Den anden Sort Hamp.
Schw. Det andra Sortament Hampa.
Engl. The second sort of hemp.
Franz. Chanvre de la seconde sorte.
Ital. Canapo della seconda sorte.
Span. Cañamo de la segunda.
Port. Canhamo da segunda.

Hierunter versteht man die zweyte Sorte Hanf, welche aus Liefland, Kurland und Polen kömmt, und etwas kürtzer als der Moskowitische ist, welcher der beste, oder die erste Sorte ist.

AUSSEGELN, aus einem Kanal.

Holl. Een Engte Zees uitzeilen.
Dän. Udsejle eller udlöbe af Kanaler og indenskiers Farvande.
Schw. Segla ut af Kanalen.
Engl. To disenbogue.
Franz. Debouquer.
Ital. Uscire dall' imboccatura d'un canale, da uno stretto.
Span. Desembocar.
Port. Desembocar.

Aus einem Kanal, oder einer Meerenge wieder in die offene See kommen. Aus einem Flusse segeln nennt man besser in See gehn.

AUSSEGELN, ein Land, Tonne oder Baake.

Holl. Een Land, Droogte &c. uitzeilen.
Dän. Udsejle, et Land &c.
Schw. Utsegla, et Land &c.
Engl. To give a good birth to a rock or bank, to keep aloof from it.
Franz. Parer un banc doubler un cap. &c.
Ital. Montare una secca.
Span. Montar, rebalzar una punta, una baliza &c.
Port. Montar huma punta, baliça.

Um eine Landspitze, eine Bank oder Tonne segeln, der man zu nahe zu kommen fürchtete. Es heiſst also soviel als um einen Gegenstand segeln, und sich davon zu entfernen suchen.

AUSSETZEN, das Boot oder die Schalupe.

Holl. De Boot of Sloep uitzetten.
Dän. Sætte Baaden ud.
Schw. Sätta ut Båten.
Engl. To set out the boat.
Franz. Mettre la chaloupe ou le canot à la mer.
Ital. Mettere la lancia o lancietta in mare.
Span. Botar la lancha o el bote al mar.
Port. Botar a lancha, o bote fora.

Diese Arbeit geschieht mit den Seiten- und Nocktakeln. Man hakt nämlich zuerst die untern

tern Blöcke des groſſen und des Fockſeitentakels, wie auch der Nocktakel in die an dem Vor- und Hinterſteven des Boots befindlichen eiſernen Ringe. Alsdann hohlt man das Boot, vermittelſt der Seitentakel, etwas in die Höhe, und bringt es mit den Nocktakeln über Bord. Wenn dieſes geſchehen, werden alle vier Takel geſtrichen, und das Boot kömmt auf ſolche Weiſe ins Waſſer. Ehe die Takel geſtrichen werden, ſchickt man auch wohl etliche Leute ins Boot, damit ſie ſolches, bey dem Streichen, mit Stangen, von der Seite des Schiffs abſtoſſen können. Grönlandsfahrer, welche ſehr oft ihre Schlupen aus und einſetzen müſſen, haben hinten am Schiff feſte Schlitten, damit dieſelben deſto leichter an der Seite des Schiffs auf und abfahren können.

AUSSETZEN, einen Verbrecher.

Holl. Uitzetten een Matroos.
Dän. At ſætte en Matros paa en ubekiendt öe naar han har begaaet en ſtor Forſeelſe,
Schw. Sätta ut en Förbytrare.
Engl. Te turn adrift or maroon a ſailor.
Franz. Mettre un matelot malfaiteur à terre ou l'abandonner ſur une terre etrangere ou deſerte.
Ital. Mettere un marinajo, un malfattore a terra.
Span. Dejar un marinero maleador en una tierra deſierta o inhabitada.
Port. Deitar hum marinheiro no chaõ.

Heiſst ſolchen mit oder gar ohne Lebensmittel an ein wüſtes oder unbewohntes Land ſetzen wo er ſeinem Schickſahl überlaſſen wird. Dieſe Strafe war ehedem bey den Weſtindienfahrern häufig im Gebrauch, jetzt ſcheint ſie aber zur Ehre der Menſchheit ganz abgeſchaft zu ſeyn.

AUSSETZEN, die Segel.

Holl. De Zeilen uitzetten.
Dän. Sætte Sejlene ud, Giöre eller bringe Sejl bi.
Schw. Sätta ut Segel, bringa Segel bi.
Engl. To ſet the ſails.
Franz. Deployer les voiles, mettre les voiles au vent.
Ital. Mettere, o dar vela.
Span. Largar velas.
Port. Largar velas.

Die Segel ausbreiten, damit ſie der Würkung des Windes ausgeſetzt ſind. Gewöhnlich verſteht man aber darunter den untern Theil gewiſſer Segel mit einer Spier ausſetzen wie z. E. bey den untern Leeſegeln &c. gebräuchlich iſt.

AUSSICHT.

Holl. Uitzigt, Vertooning der Kuſten.
Dän. Fortoning, Söekyſters Afbildning i Söeboger.
Schw. Kuſternas afbildande på Sjökartorne eller Fortoning.
Engl. The perſpective view of the land from the ſea.
Franz. L'aſpect d'une terre.
Ital. L' aſpetto o proſpetto delle terre e coſte.
Span. Aſpecto o proſpecto de las coſtas.
Port. Aſpecto, viſta nas cartas maritimas das coſtas e terras.

Eine perſpectiviſche Abbildung oder Zeichnung einer Küſte oder eines Vorgebürges &c. aus einem gewiſſen Geſichtspunct betrachtet. Man findet ſolche Ausſichten gemeiniglich auf Seekarten und in den ſogenannten Routiers, ſie ſind dem Schiffer zur Landkennung ungemein nützlich wenn ſie richtig gezeichnet worden.

AUSSTECHEN, das Ankertau, ſ. Anker. 83.

AUSTER.

Der Südwind bey den Lateinern man ſehe die Tafel unter Wind.

AUSSTECHER.

Holl. Een Uitſteeker.
Dän. Bougſpridſtang eller liden Bougſprid.
Schw. Litet Bogſpröt utan Utliggare eller Klyfvertboom.
Engl. A boom uſed for a bowſprit in ſmall veſſels.
Franz. Un bout de beaupré.
Ital. Un buttafuori o piccolo copreſſo ſenza aſta di fiocco.
Span. Un pequeño bompreſſo ſin botalon de foc.
Port. Hum pequeno gorupes ſem paõ de buyarrona.

So heiſst auf kleinen Fahrzeugen das Bugſpriet, welches aber keinen Klüverbaum führt.

AUSSTOSSEN, die Marsſegel.

Holl. De Marszeilen uitſtooten.
Dän. Stöde eller ſætte Mærſſejlene ud.
Schw. Stöta ut Märſſegel.
Engl. To ſet out the top-ſails.
Franz. Jetter les huniers hors la hune, jetter le fond des huniers dehors.

Ital. Gettare le gabbie fuori di coffa.
Span Largar las gabias.
Port. Largar as gavias.

Die Marsfegel aus dem Mars fchmeiffen, damit diefelben dem Winde ausgefetzt werden, man bergt fie gewöhnlich in den Marffen.

AUSTRO AFRICUS (bey den Lateinern) f. die Tafel hinter dem Artikel Wind.

AUSVIEREN, f. Abvieren.

AUSWERFEN DEN ANKER, f. den Anker fallen laffen.

AUSWÄSSERUNGSLINIE, oder beffer die Waffertragt.

Holl. De Waterdragt, Uitwateringslyn.
Dän. Vaadlinie.
Schw. Vattenlinia.
Engl. The waterline or Loadwaterline.
Franz. La ligne de flottaifon.
Ital. La linea di fior d'acqua, il bagno e afciuga.
Span. La linea de agua.
Port. Linha de agua carregado.

Die Linie welche die Oberfläche des Waffers um den Körper des Schiffs befchreibt.

AUSWEHEN, die Flaggen find ausgewehet.

Holl. Uitwaajen.
Dän. Flagre eller fladre, Vimplerne fladre for Vinden.
Schw. Fladdra, vände fig efter Vinden.
Engl. To fly out, to flutter, or turn in the wind expreffed to flags, pendents &c.
Franz. Dejouer.
Ital. Sventolar.
Span. Tremolare.
Port. Tremular, moverfe o pavilhaõ à cortezia do vento.

Man fagt von Flaggen und Wimpeln, dafs fie ausgeweht find, wenn fie vom Winde offen gehalten und bewegt werden, doch ift gebräuchlicher zu fagen die Flaggen fpielen.

AUSWEISUNG der Ruften.

Die Breite der Ruften, oder die Weite in welcher diefelben von der Seite des Schiffs abftehn.

AUSWISCHEN die Kanonen.

Holl. De Kanonen wifchen.
Dän. Renfe eller vifke Kanonerne.
Schw. Renfa Kanonerne med Vifkaren.
Engl. To fpunge the guns.
Franz. Ecouvillonner.
Ital. Nettare i cannoni colla lanata.
Span. Limpiar los cañones con la lanada.
Port. Alimpar as peças com a lanada.

f. die Erklärung unter Wifcher und Laden.

AUTERETAI.

Wurden bey den ältern Griechen, Seeleute genannt, welche das Gefchäfte der Ruderknechte, Matrofen und Seefoldaten verrichten mufsten. Erft in den neuern Zeiten fanden verfchiedene Klaffen von Seeleuten Statt Thucyd. Hift. lib. I.

AUTOCABDALI.

Wurden bey den Alten diejenigen Schiffe genannt, welche in der Eile und ohne Zierrathen gebauet waren.

AUTOPHORTOI HOLKADES.

Laft oder Kauffahrtheyfchiffe die mit allen Gütern die fie führten in den Grund gebohrt oder erbeutet wurden, fo wie *Autandroi nees* Schiffe bedeutete, die mit aller Mannfchaft die fie am Bord hatten, ein gleiches Schickfahl litten.

AUTOSCHEDIUM.

War bey den Römern der Name eines gewiffen kurz gebaueten Fahrzeugs.

AUTOXYLA oder PLOIA MONOXYLA.

Waren ausgehölte Baumftämme deren man fich in den älteften Zeiten ftatt der Böte bediente und felbft noch in fpätern Zeiten gebrauchte man fie an einigen Orten. Sie waren einerley mit denen, die im ftrengften Sinne des Worts *Skaphe* hieffen, von *fkapteftai* weil ein Baum dabey ausgehölt und gleichfam ausgegraben wurde.

AVANTGARDE.

Holl. Voortogt, Avantgarde.
Dän. Avantgarden.
Schw. Avantgarden.
Engl. The van of a fleet.
Franz. Avantgarde.
Ital. Vanguardia.
Span. Vanguardia.
Port. Vanguarda.

Eine von den Hauptabtheilungen einer Flotte, f. Flotte.

AVANTURIERS.

Holl. Flibuftiers, Kaapergaften.
Dän. Sörovere i Amerika.
Schw. Sjoröfvare i Amerika.

Engl.

Engl. Flibuſtiers or bucaneers.
Franz. Flibuſtiers ou aventuriers des Isles de l'Amerique.
Ital. Flibuſtieri (furono corſarj in America.)
Span. Corſarios o piratas en los mares de America.
Port. Piratas, corſarios, aventureiros nos mares da America.

So werden bey etlichen Schriftſtellern auch die americaniſchen Seeräuber genannt, welche unter den Namen Flibuſtiers ſo allgemein bekannt geweſen ſind, ſ. Flibuſtier.

AVANTURIERS.

Holl. Sluikhandelaars.
Dän. Kontrabandere.
Schw. Lurendrågare.
Engl. Adventurers or Smugglers.
Franz. Aventuriers. Interlopes.
Ital. Contrabandieri.
Span. Contrabandiſtas.
Port. Contrabandiſtas.

So werden auch Kauffartheyſchiffe genannt, welche an Oerter anlegen zu handeln, wo eine Kompagnie allein das Privilegium dazu hat; es ſind alſo eigentlich Schleichhändler.

AVANZARE, bey den alten Venezianern ſ. Raxon del martelojo.

AVARIE, ſ. Havarie.

AVEGAHR, (vom holl. avegaar) ſ. Bohr.

AVERSIO, PER AVERSIONEM.

Heiſst in der lateiniſchen Sprache die Befrachtung eines Schiffs wovon man den ganzen Raum oder ſo viel wie das Schiff laden kann, und nicht einen gewiſſen Theil deſſelben gemiethet hat.

AVISJAGDT.

Holl. Een Adviesjagt.
Dän. En Advisjagt.
Schw. En Advisjakt.
Engl. Advice-boat.
Franz. Barque d'avis.
Ital. Barca d'avviſo.
Span. Un yaque de aviſo.
Port. Yate ou yaque de aviſo.

Ein kleines Fahrzeug welches gebraucht wird, Nachrichten und Befehle von einem Schiffe zum andern oder von einem Ort zum andern zu bringen, wie auch die Bewegungen der feindlichen Schiffe auszukundſchaften, und in dieſer Abſicht befinden ſich bey einer Flotte allezeit mehrere von dieſen Fahrzeugen, doch können keine andre als ſchnellbeſegelte hiezu gebraucht werden.

AXE, ſ. Achſe.

AXIOMETER.

Holl. Axiometer.
Dän. Axiometer.
Schw. Axiometer.
Engl. Tell-tale of the rudder.
Franz. Axiometre.
Ital. Aſſometro.
Span. Axometro.
Port. Axometro.

Eine Maſchine oben auf der Hütte, welche dazu dient die Richtung der Ruderpinne anzuzeigen, Sie beſteht aus einer kleinen Welle, welche von der Ruderpinne, vermittelſt eines dünnen Taues, in der entgegengeſetzten Richtung der Welle des Steuerrades bewegt wird. An der kleinen Welle des Axiometers iſt ein Zeiger befeſtigt, der die verſchiedenen Richtungen der Ruderpinne anzeigt. Es iſt dieſe Maſchine bey dem Manoeuvre eines Schiffs, deſſen Ruderpinne ſich unter dem Deck befindet, und von dem Officier der die Matroſen bey dem Steuerrade kommandirt, nicht geſehen werden kann, von groſſem Nutzen.

AYCHE, ſ. Aiche.

AYCHEN, ſ. Aichen.

AYCHMEISTER, ſ. Aichmeiſter.

AZIMUTH.

Der Name iſt urſprünglich arabiſch und im mittlern Zeitalter in die Sternkunde eingeführt worden. Man verſteht darunter den Bogen des Horizonts HT welcher zwiſchen dem Mittagspunct H (Fig. II.) und dem Scheitelkreiſe des Sterns ZST enthalten iſt. Es iſt alſo das Maaſs des Winkels HZT welchen der Scheitelkreis des Sterns mit dem Mittagskreiſe macht, Es kann öſtlich oder weſtlich ſeyn, je nachdem der Stern S. vor oder nach ſeinem Durchgange, durch den Mittagskreis beobachtet wird.

B.

BAAK, (gebräuchlicher Buje.)

Holl. Baak, Boey.
Dän. Boje, Stang eller andet Merke fom ligger ved Indlöbet af en Havn eller og paa en Bank.
Schw. Boja, Kummel, Merke i en Segel-lid.
Engl. The beacon or buoy of a ſhoal.
Franz. Baliſe.
Ital. Gavitello d'una ſecca.
Span. Baliza.
Port. Baliza.

So nennt man ſchwimmende Klötze, oder Stücke von Maſten, an deren einem Ende eine Kette befeſtigt iſt, vermittelſt welcher ſie bey dem Eingange eines Fluſſes, oder Hafens auf untiefen Stellen verſenkt werden, um den Schiffern zur Warnung zu dienen. Auf das andre Ende ſolcher Baak oder Buje iſt ein groſſer Korb geſteckt, damit derſelbe, wenn der Strohm die Buje in eine vertikale Richtung bringt, deſto eher in der Ferne erkannt werden kann. Auf ähnliche Weiſe werden auch auf Untiefen, Tonnen gelegt, um vermittelſt derſelben das Fahrwaſſer zu finden. Letztere haben gewöhnlich die Geſtalt der Fig. 126, und unterſcheiden ſich von einander durch ihre Farben. Um ſich vermittelſt der Tonnen einander den Weg zu zeigen, ſagt man z. E. ihr müſst, um in dem Fahrwaſſer zu bleiben, die weiſſe Tonne an Backbord und die rothe an Steuerbord, behalten; ihr müſst ſo lange ſegeln, bis ihr die rothe Tonne Nordoſt, und die weiſſe Nordweſt auf dem Kompas peilt; alsdann euren Curs nach Weſten richten, bis ihr die ſchwarze erblickt. Was die Farbe der Tonnen anbetrift, ſo läſst ſich die rothe am beſten und weiteſten erkennen: die ſchwarze nähert ſich zu ſehr der Farbe des Waſſers, und die weiſſe iſt in einer ſchäumenden See ebenfalls ſchwer zu unterſcheiden.

BAAKEN.

Holl. Baaken, Merken.
Dän. Havnemerker, Baker.
Schw. Bäckar.
Engl. Landmarks.
Franz. Marques.
Ital. Segni, marche.
Span. Balizas, marcas.
Port. Balizas, marcas.

Sind in eben der Abſicht wie vorher geſagte Tonnen und Bujen, an der Seeküſte, bey dem Eingang von Flüſſen und Kanälen, errichtete Zeichen, oder leichte hölzerne Gebäude. Um ſie leicht zu erkennen, müſſen ſich ſolche, ſo viel wie möglich, von andern Gebäuden unterſcheiden; auch muſs deren Höhe und Geſtalt aus verſchiedenen Geſichtspuncten betrachtet, auf den Seekarten angegeben und gezeichnet ſeyn. Von den nach dem Canal zuführenden Seiten, der bey Liverpool ſtehenden Baaken, ſind groſse Flächen ſchwarz, roth und weis, damit ſie bey den verſchiedenen Veränderungen der Atmoſphäre nnd des Wetters deſto leichter zu erkennen ſeyn.

Tonnen und BAAKEN legen.

Holl. Tonnen en Baaken leggen.
Dän. Lægge Tönder og Baker.
Schw. Lägga Bäckar och Bojar.
Engl. To put up beacons or buoys in a channel.
Franz. Baliſer.
Ital. Mettere gavitelli e ſegni in vicinanza degli ſcogli e delle ſecche.
Span. Balizar.
Port. Balizar, pôr balizas.

Sobald die Flüſſe wieder vom Eiſe befreyet ſind, werden die Tonnen und Baaken wieder an ihren gehörigen Ort gelegt. Es iſt dieſes eine äuſſerſt wichtige Kunſt, und erfordert eine genaue Kenntniſs des Grundes, der Richtung der Ströme und andrer local Umſtände. Die hiezu angeſtellten Leute werden Tonnenleger genannt.

Tonnen und BAAKENGELD.

Holl. Baakengeld.
Dän. Havnepenge, Bojepenger.
Schw. Bojapengar.
Engl. The money paid for beacons or buoys in a harbour.
Franz. L'argent qu'on päie dans un port pour les marques & baliſes.
Ital. Danari che i baſtimenti pagano per il mantenimento dei gavitelli e delle marche.
Span. Derecho de las balizas.
Port. Direito das balizas.

Eine unter dieſem Namen bekannte Abgabe, welche Schiffe, die Tonnen und Baaken paſſiren, zur

zur Unterhaltung derselben, an die Regierung des Landes bezahlen müssen.

BAAR oder BARRE.

Holl. Baar.
Dän. En Dæmning eller Sandbank som ligger for Jndlöbet af en Havn.
Schw. En Bank som ligger för Jnloppet af en Hamn.
Engl. A bar.
Franz. Barre.
Ital. Barra.
Span. Barra.
Port. Barra.

Eine vor einem Hafen befindliche grosse Sandbank, welche die Einfahrt in denselben erschwert, oder wol gar verhindert. Eine der bekanntesten ist vor dem Hafen von Porto, über welche, besonders bey einer Springzeit, schwer zu kommen ist, weil alsdann die See gewöhnlich sehr hoch geht, und die Brandung auf der Barre äusserst heftig ist.

BAAR.

Holl. Orinbaar, Haal-over.
Dän. Frisk Vand Matros.
Schw. En Nyläring i Segelkonst, färskt Vatn matros.
Engl. An unexperienced sailor, a fresh water jack.
Franz. Hale bouline.
Ital. Servaccio, Borrico di travaglio.
Span. Alacuerdas, Zapatero.
Port. Labrador.

So wird ein noch nicht ganz erfahrner Matrose genannt; da hingegen ein geschickter oder befahrner, ein Ohrlamm heisst. Wenn Musterung gehalten und das Volk aufgerufen wird, so stehen die Baaren und Soldaten an Backbord, die Ohrlämmer aber an Steuerbord.

BAAREN.

Holl. Baaren, Golven.
Dän. Bölger.
Schw. Böljor, Vågor.
Engl. The surges or waves of the sea.
Franz. Les flots.
Ital. Onde.
Span. Olas del mar.
Port. Ondas.

Die Wellen des Meers, gebräuchlicher ist das Wort Seen.

Die BAAREN kommen aus der See, s. die Seen kommen von aussen.

Die BAAREN gehen hohl, s. die See geht hohl.

BAARTZE.

Der Name einer Art Fahrzeuge, die in ältern Zeiten in Holland zum Kriege ausgerüstet wurden: sie waren sehr leicht gebauet und führten Ruder.

BAAS.

Holl. Baas.
Dän. Mester.
Schw. Mästare.
Engl. Master.
Franz. Maitre.
Ital. Maestro.
Span. Maestro.
Port. Mestre.

So heisst der Meister eines jeden Handwerks. Z. E. Zimmerbaas anstatt Zimmermeister. Derjenige aber, welcher auf einem Schiffszimmerwerft, die Stelle des Meisters vertritt, oder nur blos die Aufsicht über die Arbeit hat, wird der Puhahn genannt.

BACK.

Holl. Bak.
Dän. Bak.
Schw. Back.
Engl. Fore-castle.
Franz. Chateau d'avant.
Ital. Castello.
Span. Castillo.
Port. Castello de proa.

Das Stockwerk vorne auf dem obersten Deck des Schiffs. Ehedem nannte man es auch das Vorkasteel, weil dasselbe statt eines Kasteels diente, hinter welchem man sich verschantzt hielte, wenn das Schiff schon geentert worden, und eben dazu diente auch das Hinterkasteel, oder die Schanze. Nur allein Kriegsschiffe, Fregatten und Ostindienfahrer, haben eine Back, die aber dem Schiffe mehr zur Zierde und zur Bequemlichkeit, als zum Vortheil gereicht, denn nicht allein wird durch diese Beschwerung des Vorschiffs, die Kielgebrechlichkeit befördert, (s. einen Katzenrücken aufstechen) sondern sie verursacht auch, wegen ihrer Höhe, zu vielen Windfang, und eben deswegen werden die Backen auf neuern Schiffen, weit niedriger gebauet, als vor diesem der Gebrauch war. Alte Danziger Galioten, haben zuweilen auch eine lose Back, worunter verschiedenes Tauwerk liegt, allein keine Schanze dabey.

BACKS-

BACKSGASTEN.

Holl Baksgaften.
Dän. Baksgafter.
Schw. Backsgafter.
Engl. Caftle-crew.
Franz. Mariniers du chateau d'avant.
Ital. Marinari del caftello.
Span. Marineros del caftillo (*diefen Poften haben in fpanifchen Schiffen die* Artilleros.)
Port. Marinheiros do caftello de proa.

Die Matrofen, welche ihren Poften auf der Back haben, und zur Regierung der Vorfegel, und andern dafelbft zu verrichtenden Arbeiten, gebraucht werden.

BACKSGERECHTIGKEIT.

Wenn jemand in der Back flucht oder fchmutzige Reden führt, fo wird die Backsgerechtigkeit an ihm ausgeübt; das heifst: Es werden ihm etliche Körner Saltz zugeworfen, welches zum Zeichen dient, dafs er in Strafe verfallen ift. Es befindet fich in diefer Abficht beftändig eine Schüffel mit Saltz auf der Back. Jedoch findet diefer Gebrauch nur allein auf holländifchen Schiffen Statt.

BACKSPIER.

Holl. Bakfpier.
Dän. Bakfpire.
Schw. Backfpira.
Engl. The outrigger of the boat's guefs-rope.
Franz. Boutehors.
Ital. Baftone per amarrare la lancia alla banda della nave.
Span. Percha para amarrar la lancha al coftado del navio.
Port. Pao de ferviola para amarrar a lancha.

Eine auf der Back gebräuchliche Spier, welche zwifchen den Pöllern, aus dem Schiffe gefteckt wird, um daran das Boot oder die Schlupe zu befeftigen, wenn folche an der Seite des Schiffs liegen foll, (f. Baumtau und Kundwachter.) Auch wird mit der Backfpier die Schote des Focklee-fegels ausgefetzt.

BACK.

Holl. Bak.
Dän. Bakke.
Schw. Back.
Engl. Mefs.
Franz. Plat.
Ital. Rancio.
Span. Rancho.
Port. Rancho.

Eine Gefellfchaft von 6 bis 10 Seeleuten, welche während der ganzen Reife zufammen fpeifen, oder in der Seefprache: zufammen fchaffen. Sowohl die Matrofen als auch die Soldaten und Unterofficiere, werden in Backen getheilt. Auf Kauffahren hat man gewöhnlich nur drey Backen, die Kochsback, Bootmannsback und Bootsmannsmathsback. Die erftere fchafft unter der Back am Backbord; die zweyte unter der Back am Steuerbord und die dritte unter der Schanze. Auf Kriegsfchiffen giebt es deren, nachdem die Mannfchaft zahlreich ift, fehr viele. Bey den Holländern, Dänen und Schweden befteht eine Back aus 5 bis 7 Mann, bey den Engländern aus 4, bey den Franzofen aus 7 und bey den Spaniern und Italienern aus 10 bis 12 Mann.

Das Volk in BACKEN theilen.

Holl. Het Volk in Bakken deelen.
Dän. At fordeele Folkene til Bakkerne.
Schw. At fördela Folket til Backarna.
Engl. To mefs together, to affociate as mefmates.
Franz. Diftribuer l'equippage en gamelles.
Ital. Arranciare i marinari.
Span. Ranchear o arranchar los marineros, hacer ranchos.
Port. Arranchar os marinheiros.

Die Vertheilung des Volks in Backen gefchieht gewöhnlich vom Quartiermeifter.

BACKSGESELLEN, BACKSMATHEN.

Holl. Baksmaaten.
Dän. Bakkekammerater.
Schw. Backskamerater
Engl. Mefsmates.
Franz. Ceux qui mangent à meme plat, qui font gamelle.
Ital. I marinari d'un rancio.
Span. Rancheros.
Port. Rancheiros.

So nennt man die 5 bis 7 Mann, welche eine Back ausmachen.

Kranken-BACK.

Holl. Krankenbak.
Dän. Sygebak.
Schw. Sjukback.
Engl. Mefs of the fick.
Franz. Plat des malades.
Ital. Rancio degli ammalati.
Span. Rancho de los enfermos.
Port. Rancho dos enfermos.

Von den kranken und bleffirten Matrofen und Soldaten, die nach der Vorfchrift des Schiffsbarbiers

biers beköstiget werden, sagt man: Sie speisen an der Krankenback,

BACK.

Holl. Bak.
Dän. Bakke.
Schw Back.
Engl. A bowl or platter to hold the failors victuals.
Franz. Gamelle.
Ital. Gamella.
Span. Galleta.
Port. Bandeja.

Die hölzerne Schüssel, worin denjenigen die zu einer Back gehören, das Essen gereicht wird.

BACK.

Holl. Bak.
Dän. Bakke.
Schw. Back.
Engl. Birth.
Franz. Logement ou poste de l'équipage. entre deux fabords.
Ital. Rancio.
Span. Rancho.
Port. Rancho.

Der Platz zwischen zwey Kanonen, wo sich die zu einer Back gehörende Mannschaft befindet, und ihre Hängmatten aufgeschlagen hat.

BACKSMEISTER.

Holl. Baksmeester.
Dän. Baksmester.
Schw. Backsmästare.
Engl. The master of a mess.
Franz. Chef de gamelle.
Ital. Il capo o primo marinajo d'un rancio.
Span. Ranchero.
Port. Rancheiro.

So wird der älteste Matrose, der das Haupt einer Back ist, genannt.

BAKSJUNGE.

Holl. Baksjong.
Dän. Baksdræng.
Schw. Backspoyke.
Engl. The boy of a mess.
Franz. Garçon d'une gamelle.
Ital. Garzone d'un rancio.
Span. Paje del rancho.
Port. Moço ou pagem do rancho.

Der jüngste Matrose, Aufläufer, oder Junge bey einer Back, welcher denen andern dazu gehörigen, das Essen holet.

Kugel-BACK.

Holl. Kogelbak.
Dän. Kuglebak.
Schw. Kulback.
Engl. Schot-locker.
Franz. Parquet.
Ital. Parchetto delle palle.
Span. Pozo, Caja, Almacen de las balas.
Port. Arcadas.

Der in der Mitte des Schiffs vor und hinter dem Pumpsood abgetheilte Raum, worinn die Kugeln gelegt werden. In französischen Schiffen befindet sich dieser Raum blos vor dem Pumpsood. Ausser dieser eigentlichen Kugelback, hat man noch, zur Bewahrung der Kugel, Kransen und kleinere Kugelbacken auf dem Deck, und Kugelrecken, an den Seiten des Schiffs zwischen den Kanonen.

Kugel-BACKEN, auf dem Deck.

Holl. Kogelbakken op't Dek.
Dän. Kuglebakker paa Dæcket.
Schw. Kulbackar.
Engl. Shot-lockers on the deck.
Franz. Petits parquets pour les boulets, sur le pont.
Ital. Parchetti per le palle sopra la coperta.
Span. Cajas o roñadas por las balas.
Port. Arcadas ou chaleiras pregadas nas cubertas para conter as balas.

So werden die in der Gestalt eines Dreyecks auf das Deck gespikerte Latten, oder Taue genannt, welche gewöhnlich 9 Kugeln umfassen.

Spiker-BACK.

Holl. Spykerbak.
Dän. Spigerbak.
Schw. Spigerback.
Engl. A small open locker.
Franz. Equipet.
Ital. Scafeta.
Span. Taquilla.
Port. Chaleira que na amurada se prega.

Kleine Kasten, (Fig. 614.) welche an verschiedenen Stellen an die inwendigen Seiten des Schiffs gespikert werden, um darinn Spiker und andre Kleinigkeiten zu legen, die nicht durch das Schlingern des Schiffs umher geworfen werden sollen.

Pis-BACK, Wasser-BACK.

Holl. Pisbak, Waterbak.
Dän. Vandbakken, Pissebakken.
Schw. Vatnbacken fram i Bogen.

Engl.

Engl. The manger.
Franz. Gatte.
Ital. Caffa delle cobie.
Span. Caja del agua.
Port. Tanque das pelles.

Ein mit Planken abgefchorner und dichtkalfateter Platz hinter den Klüfen, in welchen das Waffer fällt, das bey fchwerem Stampfen des Schiffs, durch die Klüfen dringt, oder auch durch das Ankertau mit hineingebracht wird. An beyden Seiten der Pisback befinden fich daher Speigaten damit das Waffer welches fich in derfelben gefammlet hat, wieder hinauslaufen kann.

Die Segel-BACK legen, BACK holen oder BACK braffen.

Holl. De Zeilen bak leggen.
Dän. At bakke Sejlene.
Schw. Backa Seglen.
Engl. To back the fails.
Franz. Coiffer les voiles, mettre les voiles fur le mât, braffer les voiles a culer.
Ital. Mettere le vele al traverfo, bracciare in faccia (*von lateinifchen Segeln fagt man*) mettere di doffo.
Span. Poner las velas en facha.
Port. Pôr fobre.

Den Segeln eine folche Stellung geben, dafs der Wind gerade von vorne auf ihre Fläche fällt und fie gegen den Maft zu liegen kommen (Fig. 286. a. b.) Es gefchieht folches um das Schiff in feinem Lauf aufzuhalten, z. E. wenn man einen Lootfen an Bord nehmen will oder wenn man fich in einem engen Kanal, wo man nicht wenden kann, vor einem gefährlich werdenden Gegenftand zurückziehen will; auch gefchieht es in einem Seetreffen wenn ein Schiff zu weit in der Linie fortgerückt ift, fo dafs es fich nicht mehr mit der Seite gerade gegen dem feindlichen Schiffe über befindet. f. Aufbraffen.

Das groffe Marsfegel liegt BACK.

Holl. Het groote Marszeil legt bak.
Dän. Store Märsfejl ligger bak.
Schw. Stora Marsfeglet är backad.
Engl. The main top-fail is taken aback.
Franz. Le grand hunier eft coiffé. Le grand hunier eft fur le mât.
Ital. La vela di gabia ftà in faccia.
Span. La gabia mayor eftà en facha.
Port. A gavia eftà fobre.

Man fehe die vorhergehende Redensart die Segel back legen.

BACKALIAU.

Holl. Bakkeliauw, of Bakkeljauw.
Dän. Bakalau.
Schw. Bakalau.
Engl. Cod-fifh.
Franz. Morue.
Ital. Baccala o Baccalare.
Span. Baccallao
Port. Bacalhaõ.

Der Name eines bekannten Fifches welcher in groffer Menge auf der Bank von Terranova gefangen wird. Er dienet, wenn er gefalzen und gedörret ift, häufig auf Schiffen zur Speife. Seine Gröffe beträgt ungefähr $1\frac{1}{2}$ Fufs in der Länge. An den fpanifchen und franzöfifchen Küften wird auch eine Art Backalau gefangen, die in Caftilien *Abadejo* in Gallizien aber *Badejo* genannt wird. Es ift diefer Fifch in Anfehung der Geftalt etwas von dem Backalau unterfchieden, er ift, nämlich kleiner nnd hat keinen Bart, ebenfalls keinen gerade abgekürzten Schwanz; überdem hat auch das Fleifch nicht die Feftigkeit welche dasjenige des Backalau hat. — f. *Jofeph Cornide Enfayo de una Hiftoria de los peces* 1788. 8*vo*. Derjenige welcher an den franzöfifchen Küften gefangen wird, ift mit dem Abadejo einerley. Dühamel fagt, dafs derfelbe zu Bretagne *Lieu* genannt wird, zu Havre de Grace *Merlu verdin*, zu Fescamp *Grelin*, zu Caen *Luts*, in der Picardie *Merlu*, in Niederbretagne *Levenegate*, zu Graville und in Gascogne *Abadiba*, und an der Küfte der Provence *Merlan*.

BACKBORD.

Holl. Bakboord.
Dän. Bagbord.
Schw. Bagbord.
Engl. Lar-board.
Franz. Babord.
Ital. Siniftra della nave.
Span. Babor.
Port. Babordo.

Die linke Seite des Schiffs, wenn man in demfelben das Geficht nach vorne zu gerichtet hat: alfo alles was fich an diefer linken Seite der groffen Achfe des Schiffs befindet, z. E. Kanonen, Anker, Taue &c. find am Bakbord. Eben fo befindet fich alles was an der rechten Seite der groffen Achfe liegt, am Steuerbord.

BACKBORD, das Ruder!

Holl. Het Roer aan Bakboord.
Dän. Roeret om Bagbord.
Schw. Rodret om Bagbord.

Engl.

Engl. Port the helm.
Franz. Babord la barre.
Ital. La manovella a finiftra.
Span. Babor la caña.
Port. Babordo a cana.

Das Kommando die Ruderpinne an die Backbordseite des Schiffs zu bringen, entweder mit den Händen, oder auch vermittelst des Steuerrades, oder der Rudertalje.

BACKBORD braffen, *f.* Braffen.

BACKBORDSWACHE.

Holl. Bakboordswagt.
Dän. Bagbordsvagt.
Schw. Babordsvakt.
Engl. The larboard-watch.
Franz. Les babordois.
Ital. La guardia a finiftra.
Span. Guardia de babor.
Port. Quarto de babordo.

Auf Kriegsfchiffen ift das wachthabende Volk in zwey Theile getheilt, der eine davon fchläft am Backbord und der andere am Steuerbord: ersterer heifst deswegen die Bakbordswache und letzterer die Steuerbordswache. Die Steuerbordswache fteht allezeit unter dem Befehl des vornehmften Schiffsofficiers.

BACKEN des Bugfpriets, oder Violinen.

Holl. Boegfprietsbakken.
Dän. Fiolen paa Bogfpryttet.
Schw. Fiolen på Bogfprötet.
Engl. Fiddle or Saddle upon the bowfprit.
Franz. Taquets du beaupré ou violons.
Ital. Orecchie del copreffo.
Span. Aletas o orejas del bauprès.
Port. Conchas do gurupes.

Sind Klampen die fich an den beyden Seiten von dem oberften Ende des Bugfpriets befinden, (Figur 39 b b und Fig. 65.) und faft die Geftalt einer Violine haben, weswegen man fie auch vormals Violinen nannte. Sie dienen eigentlich dazu, das Fockftag welches um das Bugfpriet liegt, zu halten, und haben deswegen in der Mitte einen Ausfchnitt: auch gereichen fie den auf dem Bugfpriet ftehenden Matrofen zur Sicherheit indem diefe die Füffe darauf fetzen können. Die Länge derfelben ift $\frac{1}{12}$ von der Länge des Bugfpriets, ihre Breite $\frac{1}{5}$ ihrer Länge, und ihre Dicke $\frac{1}{3}$ ihrer Breite.

BACKEN der Maften.

Holl. Klampen of Kinbakken aan de Maften.
Dän. Kindbakker paa Maften.
Schw. Kinnbackar på Maften.
Engl. Cheeks of the mafts.
Franz. Jottereaux ou flasques des mâts.
Ital. Gaetelle o mafchetti degli alberi.
Span. Cacholas.
Port. Romaõ do maftro.

Platte knieförmige Hölzer (Fig. 237. und 249. b b) welche an beyden Seiten des Maftes gefpikert werden, um den Sahlingen, worauf des Mars zu liegen kömmt, zur Unterlage zu dienen. *f.* Maft.

BACKEN des Schiffs.

Holl. Bakken of Boegen van het Schip.
Dän. Siderne af Boven.
Schw. Sidorna af Bogen.
Engl. The bow of a fhip.
Franz. Jones d'un vaiffeau.
Ital. Le bande della prua.
Span. Cachetes.
Port. Amuras.

Ein vormals gebräuchliches Wort, worunter man die beyden Seiten des Bugs eines Schiffs verftand.

BACKEN am Kolfchwein.

Holl. Wangen aan 't Kolfwyn.
Dän. Skaaler paa Kiölfvinet.
Schw. Skåler på Kölfvinet.
Engl. Clamps of the Kelfon, a falfe Kelfon.
Franz. Jumelles à fortifier la carlingue du fond du vaiffeau.
Ital. Galapazze del paramezzale.
Span. Jimergas de la carlinga o de la fobrequilla.
Port. Chumeas da fobrequilha.

Eine Verftärkung von Holtz, welches der Länge nach an die Seiten des Kolfchweins gebolzt wird, wenn folches einen Bruch oder eine fchwache Stelle hat.

BACKENKNIEN, *f.* Knien.

BACKSEN, die Kanonen.

Holl. Bakfen.
Dän. Bakfe.
Schw. Backfa.
Engl. To bowfe the guns.
Franz. Pouffer ou manier les canons avec la pince et les anfpects.
Ital. Ronzare i cannoni.
Span. Ronzar los cañones.
Port. Bornear, Rabear as peças.

Den Kanonen feitwärts einen Ruck geben, damit derjenige, welcher fie richtet, den Gegenftand, wornach er zielen will, vor Augen bekömmt. Es gefchieht das Backfen, indem man.

man den Kuhfuſs, oder die Handſpake unter das Rapert ſetzt, und ſolches durch Auflichten ſeitwärts fortrückt.

BACKSTAG des Klüverbaums.

Holl. Bakſtag van de Kluiverboom.
Dän. Klyverbommens Bardoner.
Schw. Klyvertsbommen Bardoner.
Engl. Shrouds of the jib-boom.
Franz. Haubans du boutehors de beaupré.
Ital. Venti del baſtone di fiocco.
Span. Vientos del botalon de foc.
Port. Pataraez do pao de buyarrona.

Um dem Klüverbaum auch an den Seiten des Schiffs Feſtigkeit zu geben, ſo iſt um das äuſſerſte Ende, oder den Kopf deſſelben, ein Tau geſchlagen (Fig. 539, a a) wovon die beyden Enden durch die Nocken der Blinderaa, und von da vorne in das Schiff fahren, wo ſie angeholt und befeſtigt werden. Das Backſtag vertritt bey dem Klüverbaum die Stelle der Wandtauen. Die Blinderaa wird an der Leeſeite getriſst, wenn der Klüverbaum an der Luvſeite mehr Haltung haben ſoll.

BACKSTAG des Bugſpriets, oder Bugſtag.

Holl. Boegſtag.
Dän. Bogſprötets Bakſtag.
Schw. Bogſprötes Backſtag eller Bogſtag.
Engl. Shrouds of the bowſprit.
Franz. Haubans de beaupré.
Ital. Moſtaccie del copreſſo.
Span. Moſtachos, Pataraez del baupres.
Port. Pataraez ou Pataraezes do gurupes.

Iſt beym Bugſpriet eben das, was das Backſtag beym Klüverbaum iſt. Es beſteht nämlich aus einem ſtarken Tau, wovon der mittelſte Theil um den Kopf des Bugſpriets geſchlagen iſt. Die beyden Enden deſſelben fahren nach dem Bug des Schiffs, wo ſie durch Taljereeps angeſetzt werden, die durch Blöcke geſchoren ſind, welche ſich an beyden Seiten des Bugs, und auch an beyden Enden des Backſtags befinden. Heutiges Tages wird das Backſtag des Bugſpriets, faſt allgemein abgeſchaft weil ſolches beym Lichten des Ankers, und Ausvieren des Taues viel Hinderniſs verurſacht.

BACKSTAGEN eines Bocks.

Holl. Bakſtagen van een Bok.
Dän. Bakſtager.
Schw. Backſtagar.
Engl. Stays of the ſheers.
Franz. Haubans ou Vans d'une bigue.
Ital. Venti della cravia.
Span. Vientos (*die beyden Bakſtagen welche nach dem Vorder- und Hintertheil des Schiffs fahren, wenn ein Bock im Schiffe aufgerichtet iſt, heiſſen* Pataraez).
Port. Espias, prumas da cabrea.

Die an den Spieren eines Bocks befindlichen einfachen Taue (Fig. 60. a a) vermittelſt welcher derſelbe aufrechtſtehend erhalten wird. Auſſer dieſen Backſtagen befinden ſich auch noch Joltaue an dem Bock, ſ. Bock.

BACKSTAGSWEISE.

Holl. Bakſtagswyze.
Dän. Baſtagsviis.
Schw. Backſtagsvis.
Engl. On the quarter.
Franz. Cette expreſſion uſitée en parlant du giſſement des objets que l'on decouvre en mer, ſignifie ce qui eſt plus en arriére que le travers du vaiſſeau.
Ital. Al quartiere.
Span. Por la codera.
Port. Pela alheta.

Wenn man in einem Schiff einen Gegenſtand in der Richtung ſieht, wo der Backſtagswind herkömmt, das heiſst, nicht gerade von hinten, und auch nicht gerade von der Seite zu, ſondern zwiſchen dieſen beyden Richtungen, ſo ſagt man in der Seeſprache: Man ſieht den Gegenſtand Backſtagsweiſe. Die übrigen Richtungen ſind, gerade von vorne, Krahnbalksweiſe, recht von der Seite, und recht von hinten aus.

BACKSTAGSWIND.

Holl. Bakſtagswind.
Dän. Bakſtagsvind.
Schw. Backſtagsvind.
Engl. Quarter-wind or quartering-wind.
Franz. Vent grand largue.
Ital. Vento quartiere.
Span. Viento a la cuadra.
Port. Vento a hum largo.

Mit Backſtagswind ſegeln heiſst, auf 4 Striche nach vor dem Winde ſegeln. Ein Schiff alſo, welches vor dem Winde, nach Süden ſegeln würde, wird wenn es mit eben demſelben Winde nach Süd-Oſt und Süd-Weſt ſegelt, mit Backſtagswind fahren. Der Backſtagswind iſt von allen der vortheilhafteſte, ſ. Wind und Segeln.

BAGGERMASCHINE oder BAGGERT.

Holl. Diepmachine, Baggerſchuit.

Dän.

Dän. Baggermaſkine, Muddermaſkine, Mudderpramme.
Schw. Mudderpråm.
Engl. A large lighter furniſhed with wheels and large ſpoons by means of which they heave the mud or gravel from the bottom, in order to deepen or clean a port in a manner ſimilar to that of the ballaſt-heavers on the Thames.
Franz. Machine à creuſer ou à curer le port.
Ital. Machina a profondare un porto.
Span. Maquina a profundar un puerto.
Port. Maquina para alimpar hum porto.

Eine Maſchine, vermittelſt welcher verſchlimmte Häfen und Flüſſe ausgetieft werden. Sie beſteht gewöhnlich aus einem mit einem Koker verſehenem Fahrzeug, wodurch ein Rad geht, daran ſich entweder an Stangen befeſtigte Kaſten, oder auch feſte Löffel befinden, welche den Sand und Schlamm aus dem Grunde ſchöpfen und ſolchen in Schuten fallen laſſen, die an der Seite der Baggermaſchine in dieſer Abſicht liegen.

In Frankreich hat man verſchiedene Arten Baggermaſchinen, wobey aber noch nicht hinlänglich für die Sicherheit, der in dem Rade tretenden Arbeiter, geſorgt iſt, und nicht ſelten kommen Leute dabey zu Schaden, weswegen denn auch gemeiniglich nur Verbrecher zu dieſer Arbeit verdammt werden. In Amſterdam bedient man ſich einer ſogenannten Muddermühle, welche von Pferden getrieben wird und ungemein viele Würkung leiſtet. In Italien und Spanien kennt man ebenfalls dieſe Maſchinen, und in Dännemark und Schweden, werden ähnliche gebraucht, die unter dem Namen Mudderprahme bekannt ſind. Die engliſchen *Ballaſt-heavers*, womit auf der Themſe Ballaſt gebaggert wird, ſind faſt auf ähnliche Weiſe eingerichtet. Da es aber auſſer den Schranken unſers Werks ſeyn würde, weitläuftiger von dieſer Materie zu reden, ſo wollen wir blos diejenigen Schriften anführen, woraus man ſich weiter belehren kann.

In dem vortreflichen *Memoire* des Herrn *Forfait*, welches ſich auch in der neuen Ausgabe der *Encyclopédie methodique* befindet, und zwar im 2ten Bande des *Dict. de Marine*, werden zuerſt die Urſachen der Verſchlämmung der Flüſſe, Häfen und Kanäle unterſucht und alsdann von den Maſchinen geredet, womit dieſelben ausgetieft werden können. Es werden eigentlich 6 Maſchinen in dieſem *Memoire* beſchrieben, als:

1) *Machine à curer les canaux navigables actuellement en uſage dans les ports du roi.*
2) *Premiere machine faite à l'imitation de celles qui ſont en uſage dans les ports du roi.*
3) *Seconde machine deſtineé à être mue par le courant, l'eau ou à ſon defaut, par des hommes.*
4) *Troiſieme machine deſtineé à être mue par des atelages de boeufs ou de chevaux.*
5) *Deſcription d'une machine propre a briſer les rochers et applanir les hauts fonds, avec une expoſition des procédés pour miner ſous l'eau.*
6) *Machine propre à relever les corps ſubmergés à une profondeur quelconque.*

Belidor Architecture hydraulique 4 *Vol. avec fig.* 4to *Paris* 1753. Dieſes Werk iſt auch zu Augsburg 1764-1771. fol. ins Deutſche überſetzt.

Diſſertation ſur la maniere de nettoyer & d'approfondir les fleuves à leurs embouchures & d'en rendre l'entreé facile aux vaiſſeaux par Val av. f. 8. Haye 1755.

In dem 3ten Theil der *Machines & inventions approuvées par l'Academie Royale des Sciences depuis s'on etabliſſement en* 1666 *jusqu'à preſent fol.* 5 *fig. Paris* 1777. findet man die Abbildung einer ſolchen Maſchine mit einem Rade, an deſſen Umkreis ſich 6 Kaſten befinden.

In Holland erhielt eine von *Macary* erfundene Baggermaſchine im Jahr 1763 einen Gunſtbrief, welcher auch nachher derjenigen von *Redelykheit* erfundenen ertheilt wurde. Die Beſchreibung der letztern findet man in *K. Redelykheit Beſchryving en Afbeelding eener nieuw uitgevonden Diep Machine Amſt. Tntema en Tiboel 's Hage H. C. Gutteling fol.* welche auch zu Wien 1776 ins Deutſche überſetzt worden iſt.

Eine Abbildung und Beſchreibung eines ſehr einfachen, auf kleinen Flüſſen zu gebrauchenden Mudderprahms, ſteht im 2ten Bande der *Nye Samling af det Kongelige Norſke Videnſkabers Selſkabs Skrifter. Kbh.* 1788. 4to.

BAGGERMEISTER.

Holl. Baggermeeſter.
Dän. Baggermeſter.
Schw. Baggermäſtare.
Engl. The maſter who ſuperintends the cleaning of a port.
Franz. Le maitre d'un ponton à creuſer.
Ital. Il maeſtro d'una machina a profondare.

Span. El contramaestro de una maquina a profundar.
Port. O mestre ou contramestre de huma maquina para alimpar hum porto.

Derjenige welcher die Aufsicht über eine Baggermaschine hat, und für die Austiefung des Hafens sorgt.

BAGGERN, einen Hafen ausbaggern.

Holl. Baggern.
Dän. Fordybe.
Schw. Fördjupa.
Engl. To clean a harbour.
Franz. Creuser un port.
Ital. Profondare un porto.
Span. Profundar un puerto.
Port. Profundar hum porto.

Mit einer Baggermaschine den Schlamm aus einem Hafen holen.

BAGIENRAA, s. Raa.

BAGIENRAA auf Kuffen, Jachten, Schmacken und Tialken. s. Raa.

BAGIENBRASSEN, s. Brassen.

BAGIENTOPPENANTS, s. Toppenants.

BAI.

Holl. Baai.
Engl. En Baj.
Holl. En Bai.
Dän. A Bay.
Schw. Une Baye.
Engl. Baja.
Franz. Bahia.
Ital. Bahia.

Eine von der Natur gemachte Einweichung des Meers ins Land. Eine Bai ist kleiner als ein Meerbusen und grösser als eine Bugt. Die erforderlichen Eigenschaften einer Bai sind: Erstlich einen guten Ankergrund zu haben, der sich dabey nicht zu steil nach dem Lande zu erhebt, denn so gut auch immer der Grund seyn möchte, so würde doch dieses gar leicht das Ausreissen der Anker verursachen; zweytens muss sie von dem Lande, vor schweren Winden beschützt, und ihr Eingang keinem herrschenden Winde ausgesetzt seyn, wofern sich nicht vor demselben Inseln, Felsen, oder Bänke befinden, welche die Gewalt der Wellen brechen können.

BALANZE.

Bedeutet manchmal die Erklärung oder Angabe der Schiffer, welche und wieviel Waaren sie geladen haben: und zwar ist dieses Wort besonders unter solchen Kaufleuten gebräuchlich, die nach Holland auf dem Rhein und Maasflusse handeln. Die Schiffer, welche den Rhein hinunter fahren thun diese Balanze oder Angabe bey der Schenkenschanze, und die von der Maas hinabkommen, zu Mastricht und Katwick.

Vordere BALANZIERSPANN, s. Spann.

Hintere BALANZIERSPANN, s. Spann.

BALJE.

Holl. Baalje.
Dän. En Balje.
Schw. En Balja.
Engl. A half tub.
Franz. Baille, Bouts.
Ital. Baia.
Span. Tina.
Port. Selha.

Hierunter versteht man allgemein die Hälfte einer in der Ründung durch gesägten Tonne, die zu verschiedenem Gebrauch dient, z. E. auf dem Mars zu den Granaten, auf dem Deck, die Kardeele und Fallen darinn aufzuschiessen. Eben so hat man eine Kühlbalje, Peilbalje &c. s. folgende Wörter.

Peil-BALJE oder BALJE der Lothlien.

Holl. Peilbaalje.
Dän. Lodbalje.
Schw. Lodbalja.
Engl. A half tub or bucket to hold the plummet and line on the deck ready for founding.
Franz. Baille de sonde.
Ital. Baia dello scandaglio.
Span. Tina de la sondaleza.
Port. Tina da sonda.

Eine Balje, worinn die Lothlien aufgeschossen wird. Sie muss durchlöchert seyn, damit das Wasser, welches durch dieselbe mit hineingebracht wird, ablaufen kann.

BALJE, der Marsfall.

Holl. Baalje voor het Marszeilsval.
Dän. Balje til Mærsfejls Fald.
Schw. Balja til Marsseglets Fallreep.
Engl. A half tub or a kind of cage on each side of the quarter-deck of several ships, to coil in them the remaining parts of the main-top hallards and keep them out of the way.
Franz. Baille ou Cage de drisse.
Ital. Baia della driza di gabia.

Span-

Span. Tina de la driza.
Port. Selha da aderiça.

Eine Art Balje (Fig. 75.) worinn das übrig gebliebene Ende der Marsfall aufgeschossen wird, damit sie nicht auf dem Deck im Wege liegt.

Kühl-BALJE.

Dän. Koelbaalje.
Schw. Kölebalje.
Engl. Kühlebalja.
Franz. A half tub to hold water for cooling the guns in time of action.
Ital. Baille de combat.
Span. Baia di combattimento.
Port. Tina de combate.
Holl. Tina de combate.

Eine mit Wasser gefüllte Balje, welche auf dem Deck bey den Kanonen steht, um solche abzukühlen, wenn sie durch das beständige Feuern zu heiss werden. Man tunkt nämlich den Wischer ins Wasser und kühlt damit den Lauf der Kanonen ab. Die äussere Seite aber schwabbert man mit einem nassgemachten Schwabber. Bey den Engländern ist dieser Gebrauch abgeschafft, weil die Kanonen durch das Abkühlen gar leicht springen, f. Kanonen kühlen oder abkühlen.

BALKEN, Deckbalken.

Holl. Balken, Deksbalken.
Dän. Bielkerne.
Schw. Balkar.
Engl. Beams.
Franz. Baux.
Ital. Latte, Bai.
Span. Baos.
Port. Vaos.

Die queer im Schiffe liegenden und von einer Seite des Sc iffs zur andern reichenden Hölzer, worauf die Decken ruhen (Fig. 345. a. b. c. d.) die Enden derselben sind in die Balkweger eingeschwalbt, auch überdem noch durch Knien mit den Inhölzern verbunden. In der Mitte des Schiffs stehen unter den Balken, wenn solche sehr lang sind, Stützen; auch sind der Länge des Schiffs nach zwischen die Köpfe der Balken, entweder starke gerade Hölzer getrieben, wie solches bey den Franzosen und Spaniern Gebrauch ist, oder es werden auch zwischen denselben nach englischer Art gegeneinander stehende Winkelknien (Fig. 551 a a a a.) angebracht.

Die Deckbalken müssen insgesammt eine Bugt haben, oder in der Mitte höher liegen als an den Seiten des Schiffs, damit nämlich das Wasser von den Decken ablaufen, und die Kanonen desto leichter an Bord geholt werden können, auch der Zurücklauf derselben dadurch vermindert werde; überdem kann ein convexes Deck weit mehr Last tragen als ein gerade liegendes. Die Bugt der Balken des ersten Decks beträgt ungefähr 2 bis 3 Linien für jeden Fuss der Länge, und bey denen des zweyten Decks 4 Linien. Auf grossen Schiffen sind die Deckbalken gewöhnlich aus zwey oder drey Stücken zusammen gesetzt. Die Fig. 441. a. b. c. zeigt wie man einen Balken aus 2 Stücken zusammensetzt; die Fig. a. stellt nämlich den Einschnitt der Fuge auf der Oberkante des Balkens vor, und die Fig. b. den Balken von der Seite zu betrachtet, und zeigt zugleich wie die Fugen nach unten verengt werden.

Die Figur d und e zeigen, wie man einen Balken aus drey Stücken zusammensetzt, die Fig. e stellt wieder die Oberkante des Balkens und die Fig. d den Seitenriss vor.

Die Fig. c. stellt die Zusammensetzung eines Balken aus 3 Stücken, von der Seite zu betrachtet, vor, wovon das eine x so lang ist als der Balken. Die beyden darauf liegenden y und z pressen, wenn das untere sinken will in der Mitte gegen einander, und können unendlich viel Gewicht tragen, ehe sie brechen. Das unterste Deck eines 74 Kanonenschiffs, hat nach englischer Bauart gewöhnlich 24, und nach französischer, 33 bis 34 Balken. Die obern Decken haben wegen des Falls des Hinterschiffs aber etliche mehr. Die Balken sind nicht in gleicher Weite nach der Länge des Schiffs vertheilt. Zwey machen z. E. die Oefnung der grossen Luke, zwey liegen bey der Beting, der eine vor und der andere hinter den Spenen derselben; andere machen die Oefnungen der Luken und Fischen, man muss aber dahin trachten, dass beständig einer, unter einer Stückpforte zu liegen komme, um die Last der daselbst stehenden Kanone zu tragen.

Das Viereck der Balken des ersten Decks ist ungefähr 4 Strich für jeden Fuss ihrer Länge. Das Viereck der Balken des zweyten Decks verhält sich zu demjenigen des ersten Decks wie 4 zu 5 und dieses Verhältniss findet auch zwischen den Balken des zweyten und dritten Decks Statt.

Segel-BALKEN, oder der mittelste BALKEN.

Holl. De eerste Balk.
Dän. Midtkibs Bielke.
Schw. Midskeps Balk.
Engl. Midship-beam.

Franz.

Franz. Maitre bau.
Ital. Bao maestro.
Span. Bao maestro.
Port. Vao grande, vao mestre ou primeiro vao.

So nennt man den längsten von allen Balken der in dem Mittelspann in der gröſsten Breite des Schiffs liegt.

BALKEN der Kuhbrücke.

Holl. Lastbalken, Balken van de Koebrug.
Dän. Banniernes Bielker Fig. 347. 15.
Schw. Träsbottens Balkar.
Engl. Orlop-beams. Eig 346. 15.
Franz. Faux baux ou baux du faux pont Fig. 345. a.
Ital. Baio latte del falso ponte.
Span. Baos del sollaro, Baos vacios, Baos en el aire.
Port. Vaos dos baileos do poraõ.

Diese Balken (Fig. 345. a. Fig. 346. 15. Fig. 347. 15.) liegen auf Kriegsschiffen ungefähr 5 Fuſs unter den Balken des ersten Decks und dienen die sogenannte Kuhbrücke zu tragen, worauf verschiedene Abtheilungen gemacht sind, welche die Schiffsbedürfnisse enthalten.

Krahn-BALKEN.

Holl. Kraanbalk.
Dän. Kranbielke.
Schw. Kranbalk.
Engl. Cat-head.
Franz. Bossoir.
Ital. Grua.
Span. Serviola.
Port. Turco.

Zwey starke StückenHolz (Fig. 235 R.) die vorne im Schiff auf jeder Seite der Back liegen, und beynahe horizontal etliche Fuſs aus dem Schiffe herausragen, so daſs ihre Richtung mit dem Kiel ungefähr einen Winkel von 45° macht. Der vorne auf der Back ruhende Theil des Krahnbalken, liegt mit einer Keep auf den Balken der Bak und ist mit demselben stark verbolzt und verklammert; der aus dem Schiffherausragende Theil aber ruhet auf einer Art Knie oder Stütze S, welche der Drücker genannt wird.

Auf etlichen Schiffen wird auch der Krahnbalken selbst aus einer Knie gemacht, und der eine Arm gegen die Balken des Schiffs stark verbolzt, der andre hingegen macht den herausragenden Theil aus.

Der Gebrauch des Krahnbalken besteht darinn, den Anker, wenn er aus dem Wasser zum Vorschein gekommen, weiter in die Höhe zu winden, oder auch unter demselben hängend zu erhalten, wenn er fallen soll. Zu dieser Absicht befinden sich, in dem vordern Ende des Krahnbalken, etliche metallene Scheiben, über welche der Katläufer (Fig. 19. bb.) fährt. Auch ist hinter diesen Scheiben ein Loch gebohrt, wodurch das Ende der Porteurlien geht, die oben mit einem Schauermannsknopf versehn ist. Vor den Scheiben, am äussersten Ende des Kranbalken, oder auch auf etlichen Schiffen vorne an der Seite desselben, befindet sich in einer Spalte eine andre Scheibe, über welche die Porteurlien wieder zum Schiff hinein fährt.

Penter-BALKEN.

Holl. Penterbalk.
Dän. Dævis bielke.
Schw. Penterbalk, Dävert.
Engl. Davit.
Franz. Davit ou minot pour les ancres.
Ital. Pescante per traversare l'ancora.
Span. Pescante.
Port. Pao de serviola.

Ein loser Balken (Fig. 12. cc.) dessen sich besonders die Engländer bedienen, den Anker auf den Bug zu setzen, oder zu kippen. Das Ende dieses Balkens, wird daher in einen dazu auf dem Deck befestigten Bügel dd, welcher der Penterklamp genannt wird, geschoben, und das andre Ende ragt etwas hinter dem Krahnbalken, in perpendikularer Richtung mit dem Kiel, aus dem Schiff heraus, und es befindet sich daran das Pentertakel aa. welches zum Kippen des Ankers gebraucht wird.

Beting-BALKEN, s. Betingbalken.

Heck-BALKEN.

Holl. Hekbalk.
Dän. Hækbielke.
Schw. Häckbalk.
Engl. Wing-transom.
Franz. Lisse d'hourdie ou la grande barre d'arcasse.
Ital. Triganto (*Venet.* Crose.)
Span. Yugo de la popa, yugo principal.
Port. Gio grande.

Das vornehmste Querholz (Fig. 69, 70 und 94 cc) oben am Hintersteven, welches in demselben vermittelst einer Keep, die sich am Hintersteven und auch am Heckbalken befindet, gefugt, und durch Bolzen, die inwendig auf Platten geklunken, mit demselben verbunden ist. Der Heckbalken hat nicht allein eben so, wie die Deckbalken, eine vertikale Bugt, sondern über-

überdem noch eine horizontale, so dass die äussern Seiten desselben convex sind. Die beyden Enden des Heckbalken, werden mit den Randsumhölzern verbolzt. An der hintern Seite befindet sich eine Sponning, in welche die Köpfe der Planken eingelassen werden. Der Heckbalken dient auch zum untersten Drempel, in den Stückpforten der Konstapelkammer, und ist eben so breit, als der Kiel, aber dabey etwas höher oder dicker.

Obenheck-BALKEN.

Holl. Boven Hekbalk.
Dän. övre Hækbielke.
Schw. Bofven Häckbalk.
Engl. The counter-transom.
Franz. Barre d'ecusson ou barre ou bout de l'etambot.
Ital. Controtriganto.
Span. Contrayugo, sobreyugo, cruz.
Port. Barra que forma o batente superior das portas da praia de armas.

Das Querholz (Fig. 69, 70 und 94 dd) am äussersten Ende des Hinterstevens, (hauptsächlich nur in der spanischen und französischen Bauart gebräuchlich.) Es befindet sich noch etliche Fuss über dem eigentlichen Heckbalken, und dient den Stückpforten der Konstapelkammer, zum obersten Drempel. Es hat eben so, wie der Heckbalken, eine horizontale Bugt, allein keine vertikale, sondern im Gegentheil auf der obern Seite einen Ausschnitt, in welchem die Ruderpinne spielt. Seine Höhe und Breite ist den Balken des zweyten Decks gleich.

Schlitten-BALKEN, s. die Erklärung unter Ablaufen.

Blase-BALKEN. s. Blasebalken.

BALKFÜLLINGS.

Holl. Grieten, Karvielen.
Dän. Kraveller.
Schw. Karflar.
Engl. Small carlings, put between the beams.
Franz. Traversins des baux, ou barrotins.
Ital. Traversi dei bai.
Span. Atraversaños de los baos.
Port. Chassos dos vaos, chassos das cubertas.

Kurze Hölzer (Fig. 71. cc) die der Länge des Schiffs nach, von einem Balken zum andern reichen, in welche ihre Enden eingelassen worden sind. Auf diesen Hölzern ruhen die Ribben bb, zwischen den Deckbalken a a; Insonderheit dienen sie aber dazu, den Balken mehr Festigkeit zu geben, und die Verbindung des Schiffs stärker zu machen. Die Engländer machen diese Hölzer unter allen Nationen am stärksten, s. *Carlings* und *Ledges* im engl. Index.

BALKHAKEN, s. Haken und Teufelsklauen.

BALKKNIEN, s. Knien.

BALKKUNTJES, s. Balkfüllings.

BALKON, s. Gallerie.

BALKPLANKEN, s. Bohlen.

BALKSTÜTZEN, s. Deckstützen.

BALKWÄGER oder Balkweger.

Holl. Balkwaager.
Dän. Bielkevægare.
Schw. Balkvägare.
Engl. Clamps of the Deck-beams.
Franz. Bauquiere.
Ital. Dormente.
Span. Durmente ó Durmiente.
Port. Dormente.

Starke Bohlen oder Planken (Fig. 346. 14 und Fig. 347. o. s, o. g) welche vom Vorsteven bis an die Randsumhölzer, an der innern Seite des Schiffs, sowol am Backbord als Steuerbord liegen. Sie dienen dazu, die Deckbalken und Ribben zu tragen, welche auf der halben Dicke mit einem Schwalbenschwanz, in dieselben eingelassen sind. Die Stücke, woraus die Balkweger zusammengesetzt ist, sind nicht, wie die äussern Planken, durch Stufscherben, sondern durch in einander gehakte Langscherben, zusammengefügt. Mit den Inhölzern, den auf und niederstehenden Balkknien, und Katspuhren werden sie verbolzt.

BALLAST.

Holl. Ballast.
Dän. Baglast.
Schw. Barlast eller Ballast.
Engl. Ballast.
Franz. Lest (*mittel Ses* Saorre.)
Ital. Savorra.
Span. Lastre.
Port. Lastro.

Unter Ballast versteht man einen gewissen Theil Steine, Eisen, Sand oder andre schwere Lasten, welche Schiffe ausser der gewöhnlichen Ladung noch unten in den Raum nehmen, damit das Centrum der Gravität des Schiffs, dadurch tiefer zu liegen komme, und das Schiff in den Stand gesetzt,

der

der Kraft des Windes auf die Segel zu wiederstehn, oder sich nicht so leicht auf die Seite zu neigen. Wo dieser Ballast eigentlich im Schiffe liegen muss, findet man unter Theorie der Stauung.

Guter BALLAST.

Holl. Goed Ballast.
Dän. God Baglast.
Schw. God Barlast.
Engl. Good ballast, as gravel &c.
Franz. Bon lest.
Ital. Buona savorra.
Span. Buen lastre.
Port. Bom lastro.

Ueberhaupt schwerer Ballast, als Eisen oder Steine, die wenig Platz einnehmen. Der reinste Ballast besteht aus kleinen Steinen, die Sengels genannt werden.

Schlechter BALLAST.

Holl. Slegt Ballast.
Dän. Slet Baglast.
Schw. Slät Barlast.
Engl. Bad ballast as sand, salt &c.
Franz. Mauvais lest.
Ital. Cattiva savorra.
Span. Lastre de arena, sal y todo que corre.
Port. Mao lastro, Lastro d'area, sal &c.

Ist Ballast, welcher schmelzen kann, als Zucker, Salz &c. eben so auch Sand, wodurch die Pumpen gar leicht verstopft werden.

Grober BALLAST.

Port. Grof Ballast.
Dän. Grov Baglast.
Schw. Järn eller Sten Barlast.
Engl. Heavy ballast, composed of large stones &c.
Franz. Gros lest.
Ital. Savorra grossa, savorra di pietra.
Span. Lastre de piedra.
Port. Lastro de pedra.

Ballast der aus grossen Steinen, oder alten Kanonen, Kugeln &c. besteht, welche beschwerlich von einer Stelle zur andern gebracht werden können.

Alter BALLAST.

Holl. Oudt Ballast.
Dän. Gammel Baglast.
Schw. Gammalt Barlast.
Engl. Old ballast or that which has been already used during a voyage.
Franz. Vieux lest.
Ital. Savorra vecchia.
Span. Lastre viejo, que es usado.
Port. Lastro velho.

Ballast, welcher schon mehrmals gedient hat.

Gewaschener BALLAST.

Holl. Gewaschen Ballast.
Dän. Vasked Baglast.
Schw. Vaskad Barlast.
Engl. Washed ballast.
Franz. Lest lavé.
Ital. Savorra lavata.
Span. Lastre limpio.
Port. Lastro limpo.

Alter Ballast, der wieder abgewaschen worden, damit man ihn aufs neue gebrauchen kann: Gewöhnlich nimmt ein Schiff alle zwey Jahr neuen Ballast ein.

Den BALLAST einschiessen.

Holl. Ballast inschieten, een Schip verballasten.
Dän. Baglaste et Skib.
Schw. Barlasta et Skepp.
Engl. To ballast.
Franz. Lester.
Ital. Savorrare, mettere la nave in savorra.
Span. Lastrare un navio.
Port. Lastrar, metter lastro.

Das Gegentheil von Ballast ausschiessen, s. Ausschiessen.

Den BALLAST ausschiessen, s. Ausschiessen.

Der BALLAST geht über, schiesst über.

Holl. De Ballast schiet, raakt gaande.
Dän. Baglasten kaster sig fra den jene Side i Skibet til den anden.
Schw. Barlasten kaster sig; (rakar öfver.)
Engl. The ballast shifts.
Franz. Le lest roule.
Ital. La Savorra corre alla banda.
Span. El lastre se corre.
Port. O lastro corre a banda.

Wird gesagt, wenn der Ballast, bey dem Schlingern des Schiffs, nach der geneigten Seite desselben hinrollt. Es ist dieses eine äusserst gefährliche Sache, weil sich das Schiff alsdann nicht leicht wieder aufrichten kann. Alle Schiffe, die Korn laden, werden daher inwendig mit Schotten abgetheilt, damit das Ueberschiessen des Korns, welches den ganzen Untergang des Schiffs verursachen könnte, dadurch verhindert werde.

Das

Das Schiff ist nur BALLAST beladen.
Holl. Het Schip is maar Ballaſt beladen.
Dän. Skibet er laddet med Baglaſt.
Schw. Skeppet är laſtadt med Barlaſt.
Engl. To go on the ballaſt.
Franz. Aller en leſt ou ſur ſon leſt.
Ital. Andare in ſavorra.
Span. Ir a laſtre.
Port. Ir a laſtro.
Das Schiff hat nur ſo viele Ladung eingenommen, daſs es Segel führen kann, oder nichts anders als Ballaſt.

BALLASTEN, ſ. Ballaſt einſchieſſen.

BALLASTEVER, BALLASTSCHUTE.
Holl. Ballaſtligter, Ballaſtkaag, Ballaſtſchuit.
Dän. Baglaſt-Pramme.
Schw. Barlaſt-Präm.
Engl. Ballaſt-lighter.
Franz. Bateau leſteur, chalan, gabarre leſteur.
Ital. Gabarra da ſavorra.
Span. Gabarra, barco de laſtre.
Port. Gabarra, barco que leva o laſtro para bordo dos náos.
Ein Fahrzeug, womit der Ballaſt an die Schiffe gebracht wird.

BALLASTKISTE.
Holl. Ballaſtkiſt.
Dän. Baglaſtkiſte.
Schw. Barlaſtkiſta.
Engl. A bulkhead or incloſure of planks on the inner ſide of a ſhip wherein they keep the ballaſt, to help the ſhip down, when careening.
Franz. Parquet de carene.
Ital. Caſſa da ſavorra per ajutare a carenare la nave.
Span. Caja de laſtre.
Port. Arcada.
Eine Kiſte oder ein Verſchlag von Brettern an der innern Seite eines Schiffs, hinter welches man Ballaſt wirft, wenn das Schiff beym Kielen ſchwer auf die Seite zu winden iſt, oder welches auch geſchieht, wenn man in einem Hafen keinen Kiellichter bey der Hand hat, und man das Schiff etwas auf die Seite legen will.

BALLASTKLEID oder Pfortſegel.
Holl. Poortzeil.
Dän. Baglaſtklæde, Portſejl.
Schw. Barlaſtkläden, Portſegel.
Engl. Port-ſail.
Franz. Voile à leſt ou prélart.
Ital. Incerata o vela per caricare o diſcaricare la zavorra.
Span. Vela ó encerada para la deſcarga del laſtre.
Port. Encerado para laſtrar ou deſlaſtrar.
Wir haben umſtändlicher hievon unter dem Artikel Ballaſt ausſchieſſen geredet.

BALLASTPFORTE.
Holl. Ballaſtpoort.
Dän. Baglaſtport.
Schw. Barlaſtport, Laſtport.
Engl. Ballaſt-port.
Franz. Sabord dans la cale d'un vaiſſeau à embarquer de leſt. Sabord de charge.
Ital. Portello di riceva.
Span. Porta de recibo.
Port. Resbordo.
Eine kleine Pforte, unten im Raum, an der Seite des Schiffs, wodurch der Ballaſt eingeſchoſſen wird.

BALLASTSCHUTE, ſ. Ballaſtever.

BALLINGER.
Der Name gewiſſer engliſcher und franzöſiſcher Kriegsfahrzeuge, die im mittlern Alter gebraucht wurden.

BALON, (in Siam.)
Holl. Baloen.
Dän. Et Slags Skibe i Siam med mange Aarer.
Schw. Et Slags Rodare-Båt i Siam.
Engl. Balloon in Siam.
Franz. Ballon.
Ital. Sorte di baſtimento che é in uſo preſſo quei del Siam.
Span. Embarcacion grande de remos uſada en el Regno de Siam.
Port. Nao ou embarcaçaõ grande de remos uſada no Reino de Siam.
Ein gewiſſes Fahrzeug in Siam. (Fig. 620.) Es führt ungefähr 150 Ruder, und iſt 100 bis 120 Fuſs lang, und kaum 6 Fuſs breit. Es hat gewöhnlich die Geſtalt eines Thiers, iſt vorne und hinten ſehr hoch aufgebauet, und mit vielem Schnitzwerk geziert. In der Mitte ſteht eine Art Thurm, der von Rieth und anderm leichten Holz gemacht iſt.

BALSE.
Holl. Balſe.
Dän. Balſe.

Schw. Balse.
Engl. Balse.
Franz. Balse.
Ital. Sorta di Zattera del Perù per navigare.
Span. Balsa, Jangada.
Port. Jangada de que usaõ os Indios da costa do Peru no mar de sul.

Ist eine Art Floss (Fig. 501,) dessen sich die südlichen Americaner bedienen, auf Flüssen und selbst auf der offnen See zu schiffen. Es besteht aus 5, 7 bis 9 Stämmen von Bäumen, die bey den Spaniern unter dem Namen *Balsa* und bey den Indiern unter dem Namen *Puero* bekannt sind. Dieses Holz ist so leicht und schwammartig, dass ein Kind mit leichter Mühe einen Stamm von 11 bis 12 Fuss lang und 1 Fuss im Diameter tragen kann. Die Zahl der Stämme, die zu einer Balse gebraucht werden, ist jederzeit ungleich, weil wie man aus der Figur sieht, der mittelste der längste von allen seyn muss. Man bindet sie mit einer Art Taue zusammen, die von Pflanzen gemacht sind, welche sich in den Wäldern, wie Weinrauten um die Bäume schlängeln, und dabey ausserordentlich zähe und biegsam sind. Ueber die Stämme werden auch noch zu mehrerer Festigkeit, Querhölzer aa genagelt, und in der Mitte wird eine Art Deck oder Fussboden gelegt, über den man ein Dach stellt. Statt eines Mastes bedient man sich zweyer Spieren, die wie ein Bock zusammengenähet, und aufgerichtet sind. Gewöhnlich führt eine Balse nur ein Segel, zuweilen aber hat sie ausser dem grossen, noch ein Focksegel, das eben so wie das Grosse beschaffen ist. Die grösten Balsen bestehn aus 9 Stämmen und sind 70 bis 80 Fuss lang, und 20 bis 24 Fuss breit. Das sonderbarste dabey ist, dass sie gegen den Wind lavieren können, und eben so gut wie ein Schiff steuern, ohne ein Steuer zu gebrauchen. Die Indier bedienen sich nämlich hiezu Bretter cc, die sie *Guares* nennen und die ungefähr 10 Fuss lang, und 15 bis 18 Zoll breit sind. Diese Bretter braucht man nur vorne und hinten, zwischen die Stämme ins Wasser zu stecken, nachdem die Balse anluven oder abfallen, wenden, beyliegen, oder überhaupt ein Manoeuvre machen soll. Es ist würklich zu bewundern, dass eine so einfache und leicht zu begreifende Sache, die in vielen Fällen angewandt werden kann, dem sinnreichen Europäer entgangen ist.

BAMBUSE.

Holl. Orinbaar.
Dän. Frisk Vand Matros.
Schw. En Nylärling i Segelkonst, färsk Vatn Matros.
Engl. A fresh water jack.
Franz. Hale bouline.
Ital. Servaccio, Borrico di travaglio.
Span. Alacuerdas, Zapatero.
Port. Labrador, marinheiro de agua doce.

So nennt man schlechte Matrosen, oder auch Schiffszimmerleute, die nur blos als Handlanger dienen.

BANCHI.

Die Ruderbänke oder Duften in alten römischen Fahrzeugen.

BAND, oder Bügel von Eisen.

Holl. Band, Beugel.
Dän. Baand, Böje.
Schw. Band.
Engl. Hoop.
Franz. Cercle de fer.
Ital. Cerchio di ferro.
Span. Suncho.
Port. Chapa.

Ein runder oder eckigter eiserner Bügel, oder Ring der zur Haltung um etwas geschlagen wird.

BANDEN im Bug oder Bug-BANDEN.

Holl. Boegbanden, Kropwrangen.
Dän. Bogbaand.
Schw. Bogband.
Engl. Breast-hooks or Fore-hooks.
Franz. Guirlandes.
Ital. Busarde. (*Venet.* Zogie.)
Span. Busardas.
Port. Busardas do poraõ.

Starke Stücken Krummholz, (Fig. 606. hh) die in einer beynahe horizontalen Richtung, vorne im Bug des Schiffs angebracht sind, so dass sie den Vorsteven und die Bughölzer, rechtwinklicht kreuzen. Mit beyden sind sie stark verbolzt, und die Bolzen werden von aussem zu, durch die Planken hineingetrieben, und inwendig im Schiffe verklunken. Die Krümmung der Bugbanden, ist nach der Form des Schiffs verschieden. Die zunächst am Kiel liegenden, sind wegen der Schärfe des Schiffs, spitzwinklicht, oder wie Piekstücke gestaltet, je weiter sie sich aber vom Kiel entfernen, je offener werden sie, wie solches die Gestalt des Schiffs mit sich bringt. Der Hals dieser Krummhölzer, der mit dem Vorsteven verbolzt ist, behält gewöhnlich die völlige Stärke, so wie er gewachsen; die Arme müssen so dick seyn als die Balken des zweyten Decks. Vom Kollschweln bis an das unterste Deck, liegen gewöhnlich

wöhnlich 4 solcher Banden; alsdann folgt der Bugband des untersten Decks, worauf die Deckplanken mit ihren vordern Enden ruhen. Zwischen dem ersten und zweyten Deck, liegt noch einer, und zwar nur etliche Zoll unter den Klüsgaten, und wird der Klüsband genannt. Das zweyte Deck, hat eben so wie das unterste, einen Bugband, worauf dessen Planken mit ihren Köpfen liegen; alsdann folgt der Bugsprietband, als der oberste von allen.

Brust-BANDEN, s. Bug-BANDEN.

Klüs-BAND.

Holl. Kluisband.
Dän. Klysbaand.
Schw. Klysband.
Engl. Breast-hook of the hause-holes.
Franz. Guirlande des ecubiers.
Ital. Busarda delle cobie.
Span. Busarda de los escobenes.
Port. Busarda dos escovoens.

s. die Erklärung unter Banden im Bug.

Bugspriet-BAND.

Holl. Boegsprietband.
Dän. Bogsprytbaand.
Schw. Bogsprötband.
Engl. Breast-hook of the bowsprit.
Franz. Guirlande du beaupré.
Ital. Busarda del copresso.
Span. Busarda del baupres.
Port. Busarda do gurupes.

s. die Erklärung unter Banden im Bug.

BANDEN oder Bügel des Ankerstocks, s. Ankerstocksbanden.

Mars-BANDEN, s. Marsranden.

Mast-BANDEN, s. Mastenbügel.

Mast-BANDEN des Brigsegels.

Holl. Mastbanden van't Brigzeil.
Dän. Brigsejlsbaand.
Schw. Bomsegletsband.
Engl. Hoops of a brig-sail which encircle the main-mast and slide up and down it, as the sail is hoisted or lowered.
Franz. Cercles d'une voile aurique.
Ital. Cerchj o gazze di legno per la randa.
Span. Arcos de la mezana de un bergantin.
Port. Arcos da mezena ou da vela mayor de hum bergantim.

Hölzerne Bänder oder Lägels die los um den Besahnmast liegen und in verschiedenen Weiten an der stehenden Seite des Segels befestigt sind, damit sie, wenn das Segel aufgeheisst oder gestrichen wird, um den Mast auf und niederfahren und das Segel an den Mast halten.

Die Marssegel in den BAND setzen.

Heisst die Schoten der Marssegel an die Nocken der grossen Raa nähen oder festbinden, so dass das Segel beständig beystehen muss, welches aber nur in einem Sturm oder in der äussersten Noth geschieht. Die Segel in den Band setzen, heisst auch bey etlichen niederländischen Schriftstellern so viel als die Segel in die Gei schmeissen, oder dieselben aufgeien.

BANDELIER.

Holl. Bandelier.
Dän. Skuldre Gehæng hvori Patrontasken hænger.
Schw. Bandelier.
Engl. Shoulder-belt.
Franz. Bandouliere.
Ital. Bandoliera.
Span. Bandolera.
Port. Bandoleira.

Der lederne Riem welchen die Soldaten um die Schulter tragen, und woran die Patrontasche hängt.

BANDWEGER, s. BALKWEGER.

BANJER.

Holl. Banjer.
Dän. Folks Logis.
Schw. Folks Logis.
Engl. A half-deck.
Franz. Logement de l'equipage avant la chambre dans un bateau.
Ital. Il rancio della gente.
Span. El rancho de la jente en una balandra.
Port. O rancho da gente em huma chalupa.

Heisst auf Schiffen, die nur ein Deck haben der kleine Platz vor der Kajüte, wo das Volk logiert.

BANK, Sandbank.

Holl. Bank, Sandbank.
Dän. Sandbank.
Schw. Sandbank.
Engl. Sandbank.
Franz. Banc, Banc de sable.

Ital. Secca.
Span. Bajo.
Port. Reftinga, baixo.

Eine gewiffe Stelle der See, wo der Grund höher ift, oder fich mehr erhebt, als an andern Stellen. Etliche Bänke find mit der Oberfläche des Waffers gleich; andre hingegen liegen in verfchiedener Tiefe unter dem Waffer, und beftehn entweder aus fandartigem, thonartigem oder fteinartigem Grunde. Bänke die nicht fo tief liegen, dafs Schiffe darüber kommen können, find äufferft gefährlich; hingegen dienen diejenigen, auf welchen man lothen kann, zur Verbefferung des gemachten Weges, wenn ihre Lage richtig angegeben worden, welches auf guten Seekarten durchaus nothwendig ift. Sandbänke in der See, find auch zu Fifchereyen äufferft bequem.

BANK, Sitz-BANK in einem Boot oder in einer Schlupe.

Holl. Sloep Zitbank.
Dän. Bænk i Agterdelen af Barkaffen eller Slupen.
Schw. Bänk i Akterdelen af Slupen.
Engl. The benches or feats in the ftern fheets of a boat.
Franz. Banc dans la poupe d'un canot.
Ital. Banco da federe nella poppa della lancietta.
Span. Banco en la popa de un bote.
Port. Banco ou affento da popa de hum bote.

Eine Bank im Hintertheil des Boots, oder der Schlupe, für die Bequemlichkeit der Officiere oder anderer darin befindlichen Perfonen.

Ruder-BANK, f. Duft.

Brech-BANK. f. Brake.

BANK am Horizont.

Holl. Bank aan de Kimming.
Dän. Bænk i Horizonten.
Schw. En Bánk i Horizonten eller Kimmingen.
Engl. A cloudy Horizont.
Franz. Banc dans l'horizon.
Ital. Banco nell' orizonte.
Span. Arrumazon.
Port. Arrumaçaõ.

Ein dickes Gewölke, welches fich zuweilen nach Sonnenuntergang am weftlichen Horizont zeigt, und gewöhnlich Vorbote des fchlechten Wetters ift.

Tümmel-BANK.

Holl. Tuimelbank.
Dän. Bænk i Kahyten.
Schw. Bänk i Kajutan.
Engl. A bench in the cabbin.
Franz. Banc a coucher ou á s'affeoir dans la chambre.
Ital. Banco da federe nella camera.
Span. Banco de la camara.
Port. Banco da camara.

Eine in der Kajüte ftehende Sitzbank mit Kaften, oder Schiebladen, worin der Kapitain feine Päffe und Briefe, wie auch andre ihm angehende Sachen verwahrt. Das an diefer Bank befindliche Lehn kann übergefchlagen werden, fo dafs es fich bald an der einen, bald an der andern Seite der Bank befindet, nachdem es erfordert wird.

Nagel-BANK.

Holl. Kuvyn of Karvielnagelbank.
Dän. Kofilnaglebænk.
Schw. Koffernagelbänk.
Engl. Ranges in the fhrouds in which belaying-pins are fixed.
Franz. Ratelier à chevillots.
Ital. Tavola co' fuoi cucinelli.
Span. Mefa de maniobra con fus cabillas.
Port. Pao com malaguetas.

Eine Latte oder Holz, worin Koveinnagel fitzen, (Fig. 86.) welches an die Wand oder an andre Stellen befeftigt wird, um laufendes Tauwerk zu belegen.

Roll-BANK, (beym Reepfchläger.)

Holl. Rolbank.
Dän. Rullbænk.
Schw. Rullbänk.
Engl. A roller for paffing the cables from one place to another.
Franz. Chevalet à rouleau.
Ital. Cavalletto con mulinello.
Span. Caballete con molinete.
Port. Cavalhete.

Eine Art Bock mit einer Rolle, über welche fchwere Taue gelegt werden, die man von einer Stelle zur andern bringen mufs. Da fie alsdann weniger Friction haben, als wenn fie auf der Erde fortgezogen würden, fo erleichtert diefe bewegliche Rolle die Arbeit ungemein. Aus eben derfelben Urfache fitzen auch gewöhnlich Rollen an der Seite der Luke, über welche das Ankertau fährt.

Kalfat-BANK.

Holl. Kalfatbank.

Ift eine in Holland gebräuchliche kleine Bank, wor-

worauf die Kalfaterer bey der Arbeit sitzen; unten ist sie offen, und die Seiten des Sitzbretts, sind mit Hölzern umgeben, damit solche, wenn sie umgekehrt wird, auch zum Kasten dienen kann, worin die zum Kalfaten gebräuchlichen Werkzeuge gelegt werden. In Deutschland, wo keine eigentliche Kalfaterer sind, sondern die Schiffszimmerleute diese Arbeit verrichten, bedient man sich der Kalfatbütten, und bey allen übrigen Nationen ebenfals.

BARATTERIE.

Holl. Baratterie.
Dän. Baratterie.
Schw. Baratterie.
Engl. Barattery.
Franz. Baratterie.
Ital. Baratteria.
Span. Baratteria.
Port. Baratteria.

Hierunter versteht man alle Betrügereyen, die von Schiffern, zum Schaden der Rheder und Befrachter, gemacht werden können. Z. E. Verfälschung und Bestehlung der Güter, oder Nebenwege, die mit dem Schiff, ohne Wissen der Rheder, gemacht werden.

BARBIER oder Schiffschirurgus.

Holl. Barbier.
Dän. Balber, Chirurgus.
Schw. Barberare.
Engl. Surgeon.
Franz. Chirurgien.
Ital. Chirurgo.
Span. Cirujano.
Port. Cirurgiaõ.

Derjenige, welcher auf einem Schiff für die Genesung der Kranken und Heilung der Verwundeten Sorge trägt, und dem in dieser Absicht, von dem Doctor und Oberchirurgus, die Medicamente und deren Austheilung anvertrauet sind. Jedes Schiff hat wenigstens einen Chirurgus oder Obermeister, der auch einen Gehülfen oder Untermeister bey sich hat. Bey einer Kriegsflotte befindet sich allezeit ein Oberchirurgus, unter dem alle Schiffschirurgi stehn, ebenfalls auch ein Doctor, der die Schiffschirurgi in der Arzeneykunde examinirt, und zugleich mit dem Oberchirurgus, alle Medicamente anordnet; auch was sonst zur Heilung der Blessirten erfordert wird, für alle Schiffe besorgt. Die Kiste, worin sich die Medicamente und chirurgischen Instrumente befinden, wird die Barbierskiste genannt.

Ober-BARBIER.

Holl. Opperbarbier.
Dän. Overchirurgus, overmester.
Schw. öfverbarber.
Engl. The surgeon of a ships.
Franz. Chirurgien major.
Ital. Chirurgo maggiore.
Span. Primero Cirujano.
Port. Primeiro Cirurgiaõ.

s. Die Erklärung unter Barbier.

Unter-BARBIER, oder Barbiersmaat.

Holl. Onderbarbier.
Dän. Second Mester.
Schw. Barbersmat.
Engl. Surgeon's first mate.
Franz. Second Chirurgien.
Ital. Secondo Chirurgo.
Span. Segundo Cirujano (*der 3te Barbier heisst* Sangrador.)
Port. Segundo Cirurgiaõ.

s. Barbier.

BARCA LONGA.

Ein in Spanien und insonderheit zu Kadix gebräuchliches Fahrzeug, welches ungefähr die Gestalt einer Barkasse hat, aber vorne sehr scharf und hoch gebauet ist, damit es die See halten kann.

BARCA.

Der Name kleiner Fahrzeuge oder Böte bey den Römern.

BARDENANKER, (auf Grönlandsfahrern.)

Eine Art Anker, welcher die Gestalt der Fig. 617.) hat, und dazu dient, die Walfischbarden loszureissen und überzuhiessen.

BARES.

Waren kleine Böte bey den Römern.

BARISCOS.

Der Name gewisser grosser und schwerer Schiffe bey den Alten.

BARKASSE.

Holl. Barkass.
Dän. Barkass.
Schw. Barkas.
Engl. The long boat.
Franz. Chaloupe.
Ital. Lancia.
Span. Lancha.
Port. Lancha.

Das

Das gröſste Boot, welches Schiffe mit ſich führen. (Fig. 295.) Es dient inſonderheit dazu, die Anker zu lichten und auszubringen, Waſſerproviant zu holen und was dergleichen mehr iſt. Eine Barkaſſe iſt beynahe mit dem groſſen Boot eines Schiffs einerley, nur daſs erſtere blos Leiſten an den Seiten hat, letzteres aber mit ordentlichen Berghölzern verſehen iſt. Die Barkaſſe hat hinten einen Koker, d d, worin die taube Jütte geſetzt wird, um den Anker zu lichten. Das Boot hat vorne gemeiniglich ein Bratſpill, eine Scheibe und Steven; auch behält die Barkaſſe hinten faſt dieſelbe Breite, die ſie vorne hat, hingegen läuft das Boot hinten ſchärfer zu. Auſſer der Barkaſſe oder dem groſſen Boot, führen groſſe Schiffe noch eine Travalje-Schlupe und eine Kapitains-Schlupe mit ſich.

BARKE oder BARKSCHIFF.

Holl. Barkſchip.
Dän. Bark.
Schw. Bark.
Engl. Bark.
Franz. Vaiſſeau marchand à trois mâts, qui n'a ni poulaine ni bouteilles.
Ital. Fregatta mercantile ſenza polena.
Span. Fragata mercantil ſin alas de proa.
Port. Fragata mercantil ſem beque.

Ein groſſes dreymaſtiges Schiff, das blos zum Handel eingerichtet iſt, und daher, um mehr Platz zu behalten, nicht ſo ſcharf als eine Fregatte ſeyn muſs; übrigens führt es Fregatten-Takellaſche, und hat gewöhnlich ein glattes Deck und einen Spiegel, aber keine Gallerie und kein Gallion.

BARKE in der mittelländiſchen See.

Holl. Barkſchip.
Dän. Bark et Slags. Fartöj i Mellemhavet.
Schw. Bark, et Slags Fartyg i medelländſka Hafvet.
Engl. A ſingular ſort of veſſel in the mediterranean.
Franz. Barque.
Ital. Barca nel mare mediterraneo.
Span. Barca.
Port. Saetia.

Ein zum Kriege und zur Handlung ausgerüſtetes Fahrzeug in der mittelländiſchen See (Fig. 281). Es iſt kurz und dabey ſehr voll gebauet. Die gröſste Breite derſelben iſt vorne. Die Inhölzer werden eben ſo wenig vorne, als an andern Stellen, viel eingezogen und der Vor- und Hinterſteven hat viel Fall. Die Barke hat eine beſondere Takelaſche, nämlich einen Beſahnmaſt, mit einer Kreuzſtenge, einen groſſen Maſt, der aus einem Stück beſteht, und einen Fockmaſt, der ein lateiniſches Segel führt. Das Vorſchiff hat kein Bugſpriet, ſondern einen in der mittelländiſchen See gebräuchlichen Schnabel. Etliche Barken aber haben vorne einen Ausſtecher, und einen, aus einem Stück beſtehenden Beſahnmaſt, allein ſolche Barken gehören ſchon zur Polakre, Takelaſche. In Spanien und Portugal verſteht man unter Barcos mancherley kleine Fahrzeuge, ſ. den ſpaniſchen und portugieſiſchen Index.

BARKE, kleines Boot.

Holl. Schuit. Boot.
Dän. En liten Baad.
Schw. En liten Båt.
Engl. Bark or boat.
Franz. Barque.
Ital. Battello.
Span. Barca.
Port. Barco, Batel.

Heiſst überhaupt ein kleines Fahrzeug oder Boot, welches auf kleinen Flüſſen gebraucht wird.

BARKEMUF.

Holl. Barkemuf.
Dän. Barkemuf.
Schw. Barkemuf.
Engl. Snow.
Franz. Senau.
Ital. Pachebote.
Span. Paquebote.
Port. Senau.

Iſt eben das, was ein Schnauſchiff (Fig. 290.) iſt, nur daſs erſtere nicht den Schnaumaſt a a hat, an dem die Gaffel des Schnauſegels auf und niederfährt, ſondern die Gaffel deſſelben fährt an dem Maſt ſelbſt; auch hat das Barkemufſegel gewöhnlich ein Bonnet und eine feſte Gaffel, ſo daſs es nicht geſtrichen werden kann. Jetzt hat man auch auf etlichen Briggen einen kleinen Schnaumaſt oder Beſahnmaſt.

BARKHÖLZER, ſ. Berghölzer.

BARKUNEN.

Holl. Barkoenen.
Dän. Barkuner.
Schw. Berlingſpak.
Engl. Yuffers.
Franz. Billes d'orme.
Ital. Manovelle a la ruſtica.

Span. Perchas (que aun no tienen la forma.)

Port. Perchas.

Junge, nur etwas viereckigt gekappte eichene Aeste, die stärker als die gewöhnlichen Spaken sind.

BARNEN, s. Branden.

BARNING, s. Brandung.

BAROMETER, Schiffs-**BAROMETER**, Meer-**BAROMETER**.

Wir werden hier nur blos von den Meerbarometern reden, oder von denjenigen welche auf der See gebraucht werden. Die Verfertigung und den Gebrauch der Barometer überhaupt findet man hauptsächlich in *J. F. Luz vollständiger und auf Erfahrung gegründeter Beschreibung von allen, sowol bisher bekannten als auch einigen neuern Barometern Nürnb. und Leipz.* 8vo 1784. ferner in den *Recherches sur les modifications de l'atmosphère par Jean André de Luc, Geneve, T. I. et II.* 1772. 4to; welches auch 1776. zu Leipz. ins Deutsche übersetzt worden ist.

Das Meerbarometer muss insonderheit so eingerichtet seyn, dass das Schwanken oder Schlingern des Schiffs keine Bewegung der Quecksilbersäule verursacht, denn dies verhindert nicht allein, von der wahren Höhe der Säule richtig zu urtheilen, sondern die Röhre selbst wird auch leicht durch den Stoss des Quecksilbers an das obere Ende des luftleeren Raums zerschlagen, wie solches bey dem ersten Barometer, den man auf der See gebrauchte, der Fall war.

Erst gegen das Ende des 17ten Jahrhunderts hat man auf Barometer gedacht, die von dem Schwanken des Schiffs nichts empfinden. Herr Amontons erfand 1695 den konischen Barometer, den man nachher zum Gebrauch auf der See, für sehr bequem hielt, weil das Quecksilber, wenn es in der kegelförmigen Röhre steigt, um desto mehr Widerstand findet, je enger der Raum wird, und daher nur mit weniger Kraft unter das oberste Ende stossen kann. Die Länge der Röhre muss wenigstens 3 bis 4 Schuh betragen. Es giebt dieses Barometer 6 mal so grosse Grade, als das Toricellische, und da es sehr einfach ist, so möchte es, in Ermangelung eines bessern, Seefahrern wohl zu empfehlen seyn; allein da die Röhre immer gleichförmig abnehmend, oder konisch zulaufen muss, so ist solche nicht allein äusserst schwer zu bekommen, sondern da überdem das Reiben, wegen der Bewegung der ganzen Säule, sehr stark ist, und man beobachtet hat, dass in Röhren, von ungleichen Durchmessern, der Druck, wegen der Wirkung des Anhängens, ungleich ist, so entstehen hiebey neue Ungewisheiten. Im Jahr 1720 kündigte *Halley* das konische Barometer als eine neue Erfindung des Herrn *Patrick*, eines damals sehr berühmten Künstlers an, (*Phil. Trans. No.* 366); allein er irrete sich hierin, denn die Beschreibung desselben war schon 1695 vom Herrn *Amontous*, in einer kleinen Schrift: *Remarques et experiences physiques sur la construction d'une nouvelle clepsydre sur les barometres, thermometres et hygrometres, in 12. S.* 145. bekannt gemacht.

Amontons gab (*Mem. de l'academ. des sciences* 1705.), noch ein Meerbarometer an, welches schon im J. 1700 von *Halley* (*Phil. Trans. No.* 269.) als eine Erfindung des *Dr. Hook* beschrieben ist, s. *De Luc Recherches p.* 32. *Vol. I.* und *Luz von Barometern p.* 256. Es ist dieses nichts anders als das bekannte Luftthermometer, welches zugleich als Barometer wirkt. Die Erfinder schlugen vor, ein gewöhnliches Thermometer daneben zu beobachten, und so zu sehen, welcher Theil seiner Veränderungen von der Wärme herrühret. Das übrige musste denn dem Druck der Luft zugeschrieben werden. Da der Liquor in diesem Instrument nicht schwankt, wenn es bewegt wird, so glaubten sie, es werde auf der See nützlich seyn. Man kann sich aber von diesem Verfahren wenig Genauigkeit versprechen. *Magellan* hat dieses Instrument dadurch verbessert, dass er es mit Quecksilber füllte, und um den Druck dieses Quecksilbers auf die Luft aufzuheben, umkehrte. Er küttete dieses Luftthermometer auf ein hölzernes Kästchen, welches das Quecksilber in einem ledernen Beutel enthält, der mit einer Schraube zusammengedrückt werden kann. Mit diesem Quecksilber ist noch eine, auf das Kästchen aufgesetzte Glasröhre verbunden, in welcher man vermittelst der Schraube das Quecksilber eben so hoch stellt, als es im Luftthermometer steht. So halten sich beyde Quecksilbersäulen, das Gleichgewicht und der Druck der Atmosphäre, auf die Luft in der Kugel, wird vom Quecksilber nicht mehr geändert. Luz hat in seinem Werke (S. 177. u. f.) noch mehr Verbesserungen hiebey angebracht. Es ist aber die von ihm vorgeschlagene Einrichtung der Skale, sowohl für die Barometer, als auch für die dazu gehörige Thermometer, sehr beschwerlich auszuführen.

Herr *Passement* ein geschickter Künstler, hat gegen 1770 ein andres Mittel erdacht, die von dem Schwanken des Schiffs herrührende Bewegung

gung des Quecksilbers zu verhindern. In dieser Absicht windet er die Röhre des gewöhnlichen Barometers in der Mitte ihrer Länge, in Gestalt einer Spirallinie herum. Die äussere Windung kann 2 Zoll im Durchmesser halten. Durch diese Windung soll die Würkung des Schüttelns aufgehoben werden, weil sie in derselben viele verschiedene Richtungen nehmen muss. Sowol *de Luc*, als auch nach diesem, *Gähler* in seinem *Physikalischen Wörterbuch*, scheinen vortheilhaft von diesen Barometern zu denken; allein wenn man dem Zeugniss des Herrn *Bourdé de Villehuet* Glauben beymessen kann, der Versuche angestellt hat, so dient die Windung zu nichts, weil der Merkur sich bey dem geringsten Schwanken des Schiffs dergestalt bewegte, dass nicht allein keine Beobachtungen gemacht werden konnten, sondern auch das oberste Ende der Röhre, wie bey gewöhnlichen Barometern geschehen, zerstossen wurde. Ueberdem scheint das Instrument zu genauern Beobachtungen untauglich zu seyn, weil nicht allein durch die Windungen das Reiben sehr vermehrt wird, sondern auch weil dieselben Ursache sind, dass das Quecksilber in der Röhre nicht gehörig gekocht werden kann, ohne welches, es unmöglich ist sich von der wahren Höhe des Quecksilbers auf etliche Linien nach zu versichern.

Blondeau's Meerbarometer, der jetzt bey der französischen Marine eingeführt ist, wird in *Lichtenbergs Magazin für das neueste aus der Physik. 1. B. 3. St. S.* 80. und in *Luz Beschreibungen von Barometern p.* 276, beschrieben. Es ist dasselbe ganz von Eisen, und aus mehrern Stücken zusammengeschraubt, auch ist der kürzere Schenkel mit einem eisernen Hahn versehn. Will man das ganze Werkzeug in umgekehrter Stellung mit sich führen, in welcher es auch empfindliche Stösse, ohne Schaden verträgt, so neigt man es unter einen Winkel von 40 bis 50 Grad, wodurch sich der längere Schenkel völlig bis oben mit Quecksilber anfüllt: verschliesst man alsdann den Hahn, so wird dadurch das Quecksilber so eingeschlossen, dass keine Bewegung desselben mehr möglich ist. Damit aber das eingeschlossene Quecksilber den Veränderungen der Wärme besser nachgeben könne, so wird unten eine Oefnung angebracht, und mit einer Blase überspannt, gegen welche durch eine eiserne Feder ein Küssen angedrückt wird. Weil beyde Schenkel undurchsichtig sind, so wird auf die Quecksilbersäule im kürzern, ein Stück Elfenbein aufgesetzt, von welchem ein eiserner Drath, durch eine enge Oefnung des Deckels her. usgeht, das Ende bemerkt durch sein Steigen und Fallen die Veränderungen des Barometers. Weil man die Beobachtungen nur am kurzen Schenkel macht, in welchem, wie man aus Erfahrung weiss, die Quecksilbersäule durch die Wärme nicht sehr geändert wird, so hat hier die Wärme wenig Einfluss. Eigentlich ist *de Luc* der Erfinder dieses Barometers, s. *de Luc Recherches sur les modifications de l'Atmosphere. T. II.* §. 464. u. f. Dieses eiserne Barometer ist nachher vom Herrn *Bourdé de Villehuet* in mehrern Stücken verbessert worden, man findet davon eine umständliche Beschreibung in der *Encyclopédie methodique*, *Marine Tom. I.* unterm Artikel *Barometre* wo auch von einem gläsernen Meerbarometer geredet wird.

Herr Bourdé scheint sich daselbst die Erfindung des eisernen Barometers allein zueignen zu wollen, indem er weder des de Luc, noch des Blondeau erwähnt. Um Weitläuftigkeit und zahlreiche Abbildungen zu vermeiden, weise ich nur blos meine Leser hierauf zurück. Unter diesem Artikel, wie auch in dem zu Madrid 1791 im Fol. herausgekommenen Werke des *Ciscar. Reflexiones sobre las maquinas y maniobras del uso de a bordo pag.* 127, 128. findet man viele Exempel, dass Schiffe, durch Hülfe eines Barometers, den Sturm vorher gesehn, und der Gefahr des Schiffbruchs entgangen sind.

BART am Schiff.

Holl.	Baard aan een Schip, Vuil Schip.
Dän.	Skib det er begroet med Moos eller Siögrönt i Vandgangen.
Schw.	Skeppet som är beväxt med Mossa eller Sjögrön i Vatngången.
Engl.	Foul ship.
Franz.	Fond plein de mousse, un vaisseau verd.
Ital.	Nave sudicia per di fuori.
Span.	Verdin de un navio.
Port.	Navio çujo de verdura por fora.

So nennt man überhaupt die grünen zarten Gewächse, welche sich nach einer langen Reise, an den Boden des Schiffs setzen, s. Spanischer Besen.

BASSE, s. Drehbasse.

BAST der Kokosnüsse.

Holl.	Bast van Kokos-Nooten, Klappes.
Dän.	Bark paa en Kokosnödd.
Schw.	Bark eller Fnaset om Kokosnötter.
Engl.	The Bark of the cocoa.
Franz.	Brou.
Ital.	Scorza del coco.

Span.

Span. Cafcara del coco.
Port. Cafca dos cocos.

Die äuffere faferigte Schale der Kokosnüffe, wovon an etlichen Orten Taue gemacht werden. In Brafilien verfertigt man von dem Baft des Kokosbaums felbft Taue und diefer Baft wird cairo genannt.

BASTAGGI, f. die Erklärung im Ital. Worterbuch.

BASTARD.

Ein altes Wort für Racktau.

BASTARDA, f. Ital. Index der Marine.

BATING, f. Beting.

BATTERIE.

Holl. Battery.
Dän. Batterie.
Schw. Batterie.
Engl. Battery or the whole range of cannon placed on both fides of any one deck in a veffel of war.
Franz. Batterie.
Ital. Batteria.
Span. Bateria.
Port. Bateria.

Die fämmtlichen Kanonen, welche auf einem Deck an beyden Seiten des Schiffs ftehn. Dreydecker oder Kriegsfchiffe vom erftenRange,haben 3 Batterien. Die unterfte, welche die fchwerften Kanonen führt, wird die erfte Batterie genannt; alsdann folgt die zweyte, und auf diefe die dritte, welche die oberfte von allen ift. Auffer diefen Batterien befindet fich noch eine in der Schanze, und eine andre in derBack, welche mit Kanonen von geringerm Kaliber befetzt ift, als diejenige des oberften Decks. Unter halbe Batterie verfteht man nur die Kanonen an der einen Seite eines Decks.

Die unterfte oder erfte BATTERIE.

Holl. Onderfte Battery.
Dän. Underfte Batterie.
Schw. Undra Batterie.
Engl. The lower gundeck or the firft battery.
Franz. La premiere Batterie.
Ital. Batteria di corridore.
Span. La primera bateria.
Port. A primeira bateria, bateria da coberta.

f. Batterie.

Die obere BATTERIE.

Holl. Bovenfte Battery.
Dän. överfte Batterie.
Schw. öfverfta Batterie.
Engl. The upper battery.
Franz. La feconde batterie d'un vaiffeau à deux ponts ou la troifieme d'un vaiffeau à trois ponts.
Ital. Batteria di coperta.
Span. Bateria de combes.
Port. Bateria do conves.

So heifst die 2te Batterie eines Zweydeckers, oder die 3te eines Dreydeckers.

Eine halbe BATTERIE.

Holl. Halve Battery.
Dän. Et halvt Batterie.
Schw. Et Lag af Kanoner.
Engl. Tier.
Franz. Rang de canons ou un côté de la batterie d'un vaiffeau.
Ital. Rango di cannoni.
Span. Andana.
Port. Andana.

f. Batterie.

Eine zu niedrige BATTERIE.

Holl. Een te laage Battery.
Dän. Saa kaldes det underfte Batterie fom er for nedrigt.
Schw. Kallas det undra Laget då det ligger fa djupt at Kanonerne ei kunna brukas.
Engl. Is faid of a fhip that carries her ports too near the furface of the water.
Franz. Batterie noiée.
Ital. Bateria annegata.
Span. Bateria abogada.
Port. Bateria affogada, ou que efta taõ baixa que pode entrar o mar pelas portinholas das peças.

Wenn ein Schiff dergeftalt gebauet ift, oder fo tief geht, dafs man die Stückpforten der untern Batterie, aus Gefahr Waffer ins Schiff zu bekommen, nicht öfnen kann, fo fagt man, die Batterie liegt zu niedrig.

BAU-ANSCHLAG.

Holl. Verflag, Schatting, Opzet van Bauwkoften van een Schip.
Dän. Overflag til Byggnings Omkoftninger.
Schw. Förflag eller Ritning paa et Skepp.
Engl. Account for building coaft.

Franz. Devis d'un vaiſſeau.
Ital. Piano o liſta eſatta di tutte le parti della nave e della ſpeſa che eſſe richieggono.
Span. Plan de los gaſtos a fabricar un navio.
Port. Plano exacto das couſas que ſe haõ executar em hum navio e da ſua deſpeza neceſſaria.

Eine Schätzung oder Berechnung aller zum Bau des Schiffs erforderlichen Materialien und Tagelohn der Arbeiter, um die ganze Summa zu beſtimmen, welche ein Schiff zu erbauen koſtet. Es laſſen ſich aber, wegen der Verſchiedenheit der Bauart, und des in jedem Lande ſo oft veränderlichen Preiſes der Materialien, durchaus keine allgemeine Verhältniſſe davon angeben, überdem würden ſolche Verhältniſſe in einem andern Lande, wo etliche Materialien doppelt, oder dreyfach theurer, oder wohlfeiler ſeyn können, nicht zu gebrauchen ſeyn. Zwey Fregatten von 32 Kanonen, die in den Jahren 1777 und 78 in Frankreich gebauet wurden, koſteten mit Inbegriff des Rundholzes, die eine 166032 und die andre 170924 Livres. Ein im Jahr 1778 in England erbauetes Kriegsſchiff von 80 Kanonen koſtete, mit Rundholz 60800 L. Sterl. Ein andres von 79 Kanonen, welches im Jahr 1779. von der Oſtindiſchen Kompagnie dem König geſchenkt wurde aber 62900 L. St. Ein ſchwediſches Kriegsſchiff, welches 1755 erbauet worden, koſtete mit Takelaſche und allem Zubehör, die Kanonen ausgenommen, 367475 Thaler.

BAUCONTRACT, ſ. Bielbrief.

BAUHOLZ.

Holl. Timmerhout.
Dän. Tömmer.
Schw. Timmer.
Engl. Timber for ſhipbuilding.
Franz. Bois de conſtruction.
Ital. Legno di coſtruzione.
Span. Madera de conſtruccion.
Port. Madeira de conſtrucçaõ.

Alles Holz, welches zum Bau des Schiffs gebraucht wird, ſ. Holz.

BAUMEISTER, ſ. Schiffsbaumeiſter.

BAUEN, ein Schiff.

Holl. Een Schip bouwen.
Dän. Bygge et Skib.
Schw. Bygga Skepp.
Engl. To build a ſhip.
Franz. Batir un vaiſſeau.
Ital. Fabbricare, coſtruire una nave.
Span. Fabricar un navio.
Port. Conſtruir hum navio.

BAUCH des Schiffs.

Holl. Buik van het Schip.
Dän. Skibets Bund,
Schw. Skepps Botn.
Engl. The bottom of a ſhip.
Franz. Le fond du vaiſſeau.
Ital. Fondo della nave.
Span. Fondo del navio.
Port. Fundo do navio.

Der untere Theil des Schiffs, vom Kiel bis zu den Kimmen, oder derjenige, welcher von den Bauchſtücken formirt wird. Man nennt den Bauch auch das Flach, wenn ſolcher nämlich keine Krümmung hat, ſondern flach iſt.

BAUCH des Segels.

Holl. Buik van't Zeil.
Dän. Bugen af Sejlet.
Schw. Bolen af Seglet.
Engl. The foot of a ſail, alſo the belly of a ſail.
Franz. Fond de voile, creux ou ſein d'une voile.
Ital. Fondo o ſeno della vela.
Span. Braguero de la vela, ſeno de la vela.
Port. Fundo bolſo da vela.

Hierunter verſteht man den mittelſten Theil des Segels unten, woran die Bauchgordingen befeſtigt werden, und welcher ungefähr ⅔ von der ganzen Breite des Segels einnimmt: man verſteht auch unter Bauch des Segels die Krümmung oder den Beutel, den das Segel in der Mitte der Länge bekömmt, wenn der Wind in daſſelbe ſtöſst. Man muſs dieſes aber, durch ſtarkes Anholen der Schoten, und Aufſchieſſen des Segels, zu vermeiden ſuchen, denn je gerader das Segel ſteht, je mehr kann der Wind auf daſſelbe wirken.

BAUCHGORDINGEN, ſ. Gordingen.

BAUCHDENNINGEN oder BAUCHDIELEN.

Holl. Buikdenningen.
Dän. Foringen i Laſten.
Schw. Garnering.
Engl. The thick ſtuff and ceiling placed next to the keel over all the floortimbers.
Franz. Vaigres du fond.
Ital. Serrette (*Venet.* Verzene) del fondo.

Span.

Span. Forro del pantoque.
Port. Escoas do fundo que ficaõ junto a sobrequilha.

Die dicken Weger oder Planken, (Fig. 346. 44.) welche unten im Raum des Schiffs in paralleler Richtung mit dem Kiel zunächst am Kolschwein liegen. Zwischen dem Kolschwein und der ersten Bauchdenning läfst man aber einen Raum von ungefähr einen halben Fuſs für die Füllungen der Nesterlöcher.

BAUCHSEISINGEN, f. Seisingen.

BAUCHSTÜCK.

Holl. Buikstuk.
Dän. Bundstokken.
Schw. Bättenstäcken.
Engl. Floor-timber.
Franz. Varangue.
Ital. Matera, legno di piano, piana (*Gen.* majera).
Span. Un Plan, una varenga.
Port. Caverna.

Das unterste von den Hauptstücken, (Fig. 347. c c, 445. a a) woraus ein Schiff besteht, und welches queer auf dem Kiel liegt. Die Bauchstücke, in der Mitte des Schiffs, haben wenig Krümmung, oder sind beynahe flach, daher sie auch flache Bauchstücke genannt werden. Die zunächst an diese Gränzen, sind schon mehr gebogen, und heissen krumme Bauchstücke; auf diese Folgen die eingezogenen Bauchstücke, welche einen noch weniger stumpfen Winkel formiren, und endlich kommen die zunächst bey dem Vor- und Hintersteven stehenden Hölzer, welche schon eine gabelförmige Gestalt, fast wie ein Y haben und Piekstücke oder Twillen genannt werden. Das Bauchstück welches die gröſste Länge hat, und ungefähr in der Mitte des Schiffs liegt, wird das erste oder mittelste Bauchstück genannt. Die Bauchstücke, werden mit dem Kolschwein und Kiel verbolzt. Beym Artikel Spann, werden wir zeigen, welche Form die vortheilhafteste für Bauchstücke ist.

Das erste oder mittelste BAUCHSTÜCK.

Holl. Het eerste Buikstuk.
Dän. Middelspants Bundstokken.
Schw. Nälspantets Bättenstäcken.
Engl. The floor-timber amidship.
Franz. Maitresse varangue, varangue de fond.
Ital. Matera maestra.
Span. Varenga maestra.
Port. Caverna mestra.

f. den vorhergehenden Artikel Bauchstück.

Ein flaches oder plattes BAUCHSTÜCK.

Holl. Buikstuk in't Vlak.
Dän. Plat Bundstok.
Schw. Flat Bätnstäck.
Engl. Flat floor-timber.
Franz. Varangue plate.
Ital. Matera piana, majer piano.
Span. Varenga llana.
Port. Caverna chata ou plana.

f. Bauchstück.

Krumme BAUCHSTÜCKE.

Holl. Halftwillen.
Dän. Noget lidt reisende Bundstokker.
Schw. Litet resande Bottenstäckar.
Engl. The floor-timbers which are placed between the crotches and the middle floor-timbers.
Franz. Varangues demi acculées.
Ital. Matere poco levate.
Span. Varengas poco levantadas.
Port. Cavernas avante e arré da casa mestra que formaõ o seu angulo mais agudo.

f. obigen Artikel Bauchstück.

Eingezogenes BAUCHSTÜCK.

Holl. Twill, Piekstuk.
Dän. Reisende Bundstok.
Schw. Resande Bätnstäck.
Engl. Rising floor-timber.
Franz. Varangue acculée.
Ital. Matera levata.
Span. Varenga de levanta.
Port. Cavernas que ficaó perto da roda de prôa e cadaste.

f. obigen Artikel Bauchstück.

BAUCHSTÜCKE der Katspuhren.

Holl. Buikstukken van de Kattespooren.
Dän. Katsporets Bundstokker.
Schw. Katsporets Bätnstäckar.
Engl. Futtock-riders.
Franz. Varangues de porques.
Ital. Matere delle porche.
Span. Planes de las bularcamas.
Port. Cavernas dos prodigos do poraõ.

f. Katspuhren.

BAUCHTAUE, f. Bauchgordingen.

BAUCHWEGER, f. Bauchdenningen.

BAUER.

Holl. Broekstuk.
Dän. Underste Hækbielke.

Schw. Underſta Häcktbalk eller Varp.
Engl. The lower tranſom.
Franz. Clef des eſtains, fourcat d'ouverture.
Ital. La più baſſa gua.
Span. El ultimo yugo.
Port. O ultimo gio.

Der unterſte von allen Spiegelwrangen oder Worpen, ſ. Worpen.

BAUERKNOPF.

Holl. Boerknoop.
Dän. Burknob.
Schw. Burknob.
Engl. A ſingle knot.
Franz. Noeud commun.
Ital. Nudo ſemplice.
Span. Nudo comun.
Port. Nó ordinario.

Ein gewöhnlicher einfacher Knoten in einem Tau. (Fig. 624.)

BAUERPLATTING.

Holl. Boerplatting.
Dän. Burplatting.
Schw. Burplatting.
Engl. Foxes, made of nine rope-yarns.
Franz. Treſſes faites de neuf fils de carret.
Ital. Morſello di nove filaſtiche.
Span. Cajeta de nueve filaſticas.
Port. Caixeta de nove fios de carreta.

Platting, welches von neun Kabelgarn geflochten iſt. ſ. Platting.

BAUM vor einem Hafen.

Holl. Boom, Sluitboom.
Dän. Bom for Indløbet af en Havn.
Schw. Bom af en Hamn.
Engl. The bar of a harbour, the boom.
Franz. Barre du port.
Ital. Barra o catena d'un porto.
Span. Cadena de un puerto.
Port. Barra de hum porto.

Bäume, die zuſammen mit Queerhölzern verbunden ſind, und eine Art Floſs formiren, womit man bey Nachtzeit, oder wenn es nöthig iſt, den Eingang eines Hafens verſperrt. Ein ſolcher Baum iſt mit einem ſtarken eiſernen Bügel um einen Pfahl befeſtigt, ſo daſs er um denſelben bewegt werden kann. Etliche Häfen, deren Eingang ſehr breit iſt, verſchlieſst man mit einer Kette.

Wind-BÄUME, Spill-BÄUME.

Holl. Windboomen.
Dän. Vindebommer.
Schw. Bräckbommar.
Engl. Bars of the capſtern.
Franz. Barres du cabeſtan.
Ital. Manovelle dell' argano.
Span. Barras del cabreſtante.
Port. Barras do cabreſtante.

Starke Sparren, wovon das Ende in die Gaten des Gangſpills geſteckt wird, um daſſelbe herumzudrehen, indem ſie ſtatt Heber dienen. Die Heber, womit das Bratſpill herumgedreht wird, ſind etwas dünner, und werden daher nur Handſpaken genannt. Diejenigen Windbäume, welche nur etwas in das Köppels des Gangſpills gehn, werden halbe Spill-Bäume genannt, und die andern, welche ganz durch die Welle oder den Ständer geſteckt werden, und an beyden Seiten zum Heber dienen, heiſſen ganze Spillbäume.

Schmier-BÄUME.

Holl. Smeerboomen.
Dän. Slidskerne paa et Skibs Side.
Schw. Slädor på Skepps Sidan.
Engl. Preventer ſkeeds.
Franz. Defenſes.
Ital. Parabordo.
Span. Paraderos.
Port. Defenſas ou escoas da borda.

Sind loſe Bäume, die an den Seiten des Schiffs mit Tauen ausgehängt und mit Fett beſchmiert werden, damit wenn ein Boot oder Schlupe ausgeſetzt, oder ſonſt Güter ein und aus gewunden werden, ſolche an dieſen Schmierbäumen hinunter glitſchen, und nicht an die Berghölzer ſtoſſen. Etliche Schiffe bedienen ſich dazu eines Löſchbords und Grönlandsfahrer, welche ihre Böte und Schlupen oftmals aus und einſetzen müſſen, haben feſte Schlitten und Galgſtützen.

Giek-BAUM.

Holl. Geip. Boom.
Dän. Bommen til et Brigſeil.
Schw. Bommen af et Bomſegel.
Engl. The main boom of a ſloop.
Franz. Gui ou baume.
Ital. Boma.
Span. Botabarra.
Port. Bome.

Der Baum, (Fig. 328. bb) (Fig. 532. cc) womit der unterſte Theil eines Giek- oder Brigſegels ausgeſetzt wird. Bey Schlupen, (oder Jachten) Brigantinen und Kutter, befindet ſich in dieſer Abſicht ein Haken. (Fig. 433.) der in das Auge eines um den Maſt liegenden Bügels gehakt wird.

Klüver-

Klüver-BAUM.

Holl. Kluiverboom.
Dän. Klyverbom.
Schw. Klyfvarebom.
Engl. Jib-boom.
Franz. Baton de foc ou boute-hors de beaupré.
Ital. Baftone di fiocco.
Span. Botalon del baupres, botalon de foc.
Port. Pao da boyarrona.

Die Stenge, (Fig. 539. e e e) womit das Bugfpriet verlängert wird. In diefer Abficht befindet fich an dem Ende des Bugfpriets ein Efelshaupt i i und etwas hinter demfelben ein fefter Bügel, k k wodurch der Klüverbaum fährt. Zuweilen fitzt aber nur allein am obern Ende des Bugfpriets, entweder ein Efelshaupt, oder auch ein Bügel, und um das untere Ende des Klüverbaums, und um die Mitte des Bugfpriets wird eine Wuhling gelegt. Der Klüverbaum hat gewöhnlich die Länge von der gröfsten Breite des Schiffs und fein gröfster Diameter ift $\frac{1}{48}$ von feiner Länge. Der kleinfte ift aber ⅔ des gröfsten. Hauptfächlich dient der Klüverbaum dazu, das Klüverfegel auszufetzen, auch ift vorne an denfelben ein Block genähet, wodurch das Vorbramftengenftag fährt. Am oberften Ende des Klüverbaums befindet fich ein runder oder eckigter Knopf. f. Ausholer des Klüverbaums, Ausholer des Klüvers, Bügel des Klüvers, Backftag des Klüverbaums.

Luv-BÄUME.

Holl. Loefboomen.
Dän. Svängbommer.
Schw. Svängbommar.
Engl. Outriggers.
Franz. Boute-hors.
Ital. Pefcanti.
Span. Pefcantes.
Port. Bimbarras.

Wir werden unter dem Artikel Kielholen von den Luvbäumen reden.

Lade-BAUM.

Holl. Laadboom.
Dän. Ladbom.
Schw. Ladbom.
Engl. Boom to load and unload a fhip.
Franz. Boute hors à charger un vaiffeau.
Ital. Pefcante.
Span. Pefcante.
Port. Pao de borda.

Man lefe den Artikel ausleuen.

Dreh-BAUM.

Holl. Draayboom.
Dän. Drejbom eller Knippel at dreje noget fammen med.
Schw. Drejbom.
Engl. A large fid or marling-fpike, which is ufed as a lever, about the rigging.
Franz. Treffillon.
Ital. Caviglia.
Span. Burel.
Port. Paffador.

Eine kleine runde Sparre, die an beyden Enden fpitz zuläuft. Die Takler bedienen fich derfelben, um ein Tau, Bindfel &c. feft anzuholen, oder zufammen zu drehen. Sie fchlagen in diefer Abficht das Ende des Taues um die Mitte des Drehbaums, und brauchen denfelben ftatt eines Hebels.

Doll-BAUM, f. Dollbaum.

Brech-BÄUME. f. Brechbäume.

BAUMREEP oder BAUMTALJE.

Holl. Boomreep.
Dän. Bomrebet eller Toplenter til Bommen.
Schw. Täppläanta til Bommen.
Engl. Topping-lift.
Franz. Balancine de gui.
Ital. Mantico della boma.
Span. Amantillo della botabarra.
Port. Amantilho do bome.

Ein auf Jacht- oder Schlupfegeln befindliches Tau, (Fig. 532. d d) welches am Ende des Giekbaums um einen Block fährt, und oben am Efelshaupt, oder am Maft an einen andern Block befeftigt ift, über welchen es nach dem Deck hinunter geht, wo es mit einer Talje angeholt wird. Es dient den Giekbaum zu toppen. Etliche Schlupfegel haben auch zu diefer Abficht einen Stander, das ift ein an den Maft ungefähr bey der Gaffel feftgemachtes kurzes Tau, woran fich ein Block befindet. Durch diefen und durch einen andern, an das äufferfte Ende des Giekbaums genäheten, wird ein Läufer gefchoren, der in paralleler Richtung mit dem Giekbaum ins Schiff fährt und dafelbft angeholt wird. Das Baumreep befteht eigentlich nur aus einem einfachen Tau, das am Ende des Giekbaums befeftigt ift, und bey der Gaffel über einen an den Maft genäheten Block nach dem Schiff hinunter fährt.

BAUM-

BAUMSEGEL, f. Giekfegel.

BAUMTALJE.

Holl. Boomtalje.
Dän. Bomtalje.
Schw. Bomtalja.
Engl. The main-boom tackle.
Franz. Palan d'ecoute d'une voile à gui.
Ital. Paranco della fcotta.
Span. Efcota de la botabarra.
Port. Efcota do bome.

Eine Talje, (Fig. 532. b.) welche an den Giekbaum genähet ift, und auf das Deck gehakt wird. Sie dient den Giekbaum ftatt einer Schote, indem fie nämlich denfelben hält, wenn der Wind von hinten oder von der Seite zu ins Segel fällt. Damit das Giekfegel aber, wenn es durch plötzliche Veränderung des Windes, oder durch Unvorfichtigkeit des Steuermanns, von vorne Wind bekömmt, nicht zurückfchlagen und nach der andern Seite fliegen könne, welches geipen oder gipen genannt wird, fo ift an den Giekbaum ein Bullentau befeftigt, welches nach dem Vordertheil des Schiffs fährt, und dafelbft feft gemacht ift. f. Bullentau.

BAUMTAU des Boots oder der Schlupe.

Holl. Boomtauw.
Dän. Bomtov.
Schw. Bomtåg.
Engl. Guefs-warp or guefs-rope
Franz. Cap de remorque d'un canot ou d'une chaloupe.
Ital. Il capo per amarrare la lancia al baftone.
Span. Boza para amarrar la lancha a la percha.
Port. Boça para amarrar a lancha ao paò de ferviola.

Wenn das Boot oder die Schlupe in einiger Entfernung an der Seite des Schiffs liegen foll, fo wird die Backfpier über Bord gelegt, (f. Backfpier) und das Boot mit einem Tau, welches das Baumtau genannt wird, an das Ende derfelben gebunden. Das Baumtau fährt auch wohl blos durch einen Block, der an das äufferfte Ende der Backfpier genähet ift, ins Schiff. wofelbft es angeholt und feft gemacht wird. Ebenfalls wird ein noch dünneres Tau an das Boot geftochen, damit man daffelbe wieder an die Seite des Schiffs ziehen kann, wenn es gebraucht werden foll; letzteres wird der Kundwachter genannt Eben fo, wenn das Boot hinten am Schiff liegt oder vom Schiffe nachgefchleppt wird, fo ift es, wenn es ftark wehet, mit einem ziemlich dicken Tau, welches das Schlepptau oder der Schleper heifst, an das Hintertheil des Schiffs gebunden. Bey gutem Wetter gebraucht man hiezu die Fanglien, welches ein dünneres Tau ift. Mit der Fanglien holt man das hinten liegende Boot auch wieder ans Schiff.

BAY, f. Bai.

BEBAAKEN, f. Tonnen und Baaken legen.

BEDAREN.

Holl. Bedaaren.
Dän. Bedare.
Schw. Bedara.
Engl. To fall calm or to becalm. The wind has becalmed.
Franz. Calmer, appaifer.
Ital. Calmare.
Span. Calmar, Abonanzar.
Port. Acalmar, Abonançar.

Wenn das Wetter anfängt ftill und ruhig zu werden, und der Wind aufhört zu wehen, fo fagt man es bedaart.

BEEBBEN, f. Benepen feyn.

BEFAHREN Volk.

Holl. Bevaaren Volk.
Dän. Befaren Folk.
Schw. Befarit Folk.
Engl. Weather-beaten failors or hardened to the fea. Veteran failors.
Franz. Gens amarinés.
Ital. Marinari accoftumati al mare. Buoni marinari.
Span. Hombres de mar. Marineros hechos ó accoftumbrados al mar.
Port. Boms marinheiros.

Matrofen, welche fchon mit dem Seewefen bekannt, oder in allen Schiffsarbeiten geübt find. Halb befahren Volk nennt man diejenigen Matrofen, welche noch nicht völlig geübt find, und unter unbefahren Volk verfteht man ganz unwiffende Leute, welche noch keine Reife mit gemacht haben.

Einen Ort BEFAHREN haben.

Holl. Een Plaats bevaaren hebben.
Dän. Have befaren en Plads,
Schw. Hafva befaren en Plats.
Engl. To be a good pilot for a certain place. To be acquainted with the bearings and foundings, fettings, of the tides &c. of any particular fhore.

Franz.

Franz. Etre pratique dans un lieu.
Ital. Essere pratico in un luogo.
Span. Ser practico en un lugar.
Port. Ser pratico em hum lugar.

Heisst mit einem Schiffe oftmals eine Reise nach einem Ort gemacht haben, und die Lage der Küsten, und die Richtung der daselbst befindlichen Ströme kennen.

BEFRACHTEN, ein Schiff.

Holl. Een Schip bevragten.
Dän. Befragte et Skib.
Schw. Befrakta.
Engl. To freight a merchant ship.
Franz. Affrêter un navire.
Ital. Noleggiare una nave.
Span. Cargar un navio.
Port. Carregar, fretar hum navio.

Ein Schiff von dem Eigner desselben miethen, und es mit Gütern beladen, die man nach irgend einem Ort senden will. Derjenige, welcher in dieser Absicht ein Schiff miethet und beladet, wird der Befrachter genannt, und derjenige, welcher es vermiethet, der Verfrachter. Das Geld, welches für ein gemiethetes Schiff bezahlt wird, heisst die Fracht: es wird solche nach der Anzahl der Lasten, die das Schiff führen kann, bestimmt. Man verfrachtet ein Schiff entweder auf Monate, oder auf die ganze Reise, und das in dieser Absicht zwischen dem Verfrachter und Befrachter ausgefertigte gerichtliche Instrument wird die Chartepartie genannt.

BEFRACHTER.

Holl. Bevragter.
Dän. Befragter.
Schw. Befraktare.
Engl. The merchant who loads a ship or freights her, to convey a cargo to some distant place.
Franz. L'affrêteur, chargeur marchand.
Ital. Noleggiatore.
Span. Cargador.
Port. Carregador, Fretador.

Man sehe die Erklärung davon unter befrachten.

BEFRACHTUNG.

Holl. Bevragting.
Dän. Befragtning.
Schw. Befraktning.
Engl. The freighting of a merchant ship.
Franz. L'Affrêtement.
Ital. Noleggio.
Span. Accion de cargar un navio.
Port. Fretamento.

Die Handlung ein Schiff zu befrachten.

BEGIENRAA, s. Bagienraa.

BEGIESSEN, die Segel.

Holl. De Zeilen natten, of begieten.
Dän. Begyde.
Schw. Begjuta.
Engl. To wet the sails.
Franz. Mouiller les voiles.
Ital. Bagnar le vele.
Span. Enmar las velas.
Port. Molhar as velas.

Man begiesst die Segel vermittelst eines Giessers, damit solche dicht werden und keinen Wind durchlassen, indem nämlich durch die Nässe die Faden des Segeltuchs ausquellen.

BEGRÜSSEN, ein Schiff, s. Salutiren.

BEGRÜSSUNG, s. das Salutiren.

BEHALTENES Schiff.

Holl. Behouden Schip.
Dän. Skibet som er undkommen en Fare.
Schw. Skeppet som är undkommen en Fara.
Engl. A ship escaped the danger.
Franz. Vaisseau echappé au danger.
Ital. Una nave salvata.
Span. Navio salvado.
Port. Navio salvado.

Ein Schiff, welches der Gefahr entgangen, z. B. dem Sturm, den Seeräubern &c. und glücklich in einem Hafen eingelaufen ist. Eben so heisst eine behaltene Reise so viel als eine glückliche Reise. Ein Schiff behalten in einen Hafen bringen, ist dasselbe gut und wohl oder glücklich in einen Hafen bringen.

BEHALTENE Cours, s. Cours.

Grob BEHAUEN Holz, oder Holz aus dem Raugen.

Holl. Hout uit den ruigen.
Dän. Grovhugget Tømmer.
Schw. Grofhugget Byggningstimmer.
Engl. Wood of which are chipped off the grosser parts.
Franz. Bois degrossi.
Ital. Legno digrossato.
Span. Madera debastado.
Port. Madeiro desengrossado.

Holz

Holz, welches nur ungefähr die Form erhalten hat, die es nachher beym Schiffbau haben soll. Sobald es gefället worden, wird es gewöhnlich grob behauen, um es desto leichter transportiren zu können.

BEJAGEN, ein Schiff, s. Besegeln.

BEIL.

Holl. Byl.
Dän. Bile.
Schw. Bila.
Engl. Hatchet.
Franz. Hache.
Ital. Picoza.
Span. Hacha.
Port. Machado.

Das vornehmste Werkzeug der Zimmerleute, das Holz zu behauen. Das Eisen desselben ist breit und platt, und muss dabey scharf und stark verstahlt seyn. Es giebt grosse und kleine Beile, sowohl in Ansehung der Breite als auch der Höhe; aber alle haben einen hölzernen Stiel, der eine Länge von 2 bis 2½ Fuss hat. Fig. 110. stellt ein gewöhnliches Beil vor, und Fig. 109. ein grosses Kervbeil.

Kerv-BEIL.

Holl. Kervbyl.
Dän. En liten Bile.
Schw. En liten Bila.
Engl. Hatchet.
Franz. Hache à main.
Ital. Picozino.
Span. Hacha para cortar cabos &c.
Port. Machado para cortar cabos.

Ein kleines Handbeil um Taue zu kappen.

Enter-BEIL.

Holl. Enterbyl.
Dän. Entrebile.
Schw. Enterbila.
Engl. Pole-axe, or battle-axe.
Franz. Hache d'armes.
Ital. Picozino di punta taglio.
Span. Hacha para abordar.
Port. Hacha d'armas. Machado d'abordagem

Eine Art Beil, (Fig. 113.) dessen Eisen an der einen Seite scharf oder wie ein gewöhnliches Beil gestaltet ist, an der andern aber eine drey Zoll lange Spitze hat. Man bedient sich dessen, wenn man ein feindliches Schiff entert, um Taue zu kappen und die Feinde zu tödten. Wenn das Schiff, welches geentert werden soll, hoch von Bord ist, so wird auch wol die Spitze dieser Beile in die Seite des Schiffs geschlagen, damit solche statt einer Treppe dienen können, vermittelst welcher man in das feindliche Schiff steigt

Ein grosses BEIL oder eine Axt.

Holl. Groot Byl. Axt.
Dän. En öxe
Schw. Yxa.
Engl. Axe.
Franz. Grande hache, Coignée.
Ital. Appié, Picoza.
Span. Hacha grande.
Port. Machado grande.

s. die Beschreibung davon unter Beil.

Ein kleines BEIL.

Holl. Een klein Byl.
Dän. En liden Bile.
Schw. En liten Bila.
Engl. A little hatchet.
Franz. Hachereau, ou hache à main.
Ital. Picozino.
Span. Pequeña hacha.
Port. Machadinho, machado pequeno.

s. Beil.

BEILBRIEF, s. Bielbrief.

BEILFERTIG, s. Bielfertig.

BEINE eines Bocks, s. Spieren eines Bocks.

BEKAJER, der Besahnsruthe.

Holl. Bekaajer.
Dän. Bekajeren.
Schw. Bekajaren.
Engl. The peek-haliard, or topping-lift of the mizen.
Franz. Martinet.
Ital. Gordoniera.
Span. Perigallo de la mezana.
Port. Perigalho da mezena.

So hiess vormals das Tau, (Fig. 286. g) womit das oberste Ende der Besahnsruthe aufgetoppt wurde, wenn die Besahn durchgekaiet werden sollte. Es war mit einem Hahnpoot h oder Spinnkopf an der Ruthe befestigt, und fuhr an der Kreuzstenge durch einen Block, welcher der Bekajerblock hiess, und von da wieder hinten in das Schiff. In ältern Zeiten hatte die Besahnruthe noch keine Pispotten, und führte ein ganzes Besahnsegel, welches beständig durchgekaiet werden musste, wenn man mit dem

Schiff

Schiff wenden wollte. Jetzt da man nur ein halbes Befahnſegel gebraucht, iſt das Durchkaien nicht nöthig. Das Tau welches vormals Bekajer hieſs, wird jetzt den Dirk genannt, und iſt weit einfacher. f. Dirk.

BEKAJER, der Marsleeſegel.

Holl. Bekaajer van de Marslyzeilen.
Dän. Mærslæſeglets Bekajer.
Schw. Märsläſeglets Bekajar.
Engl. Down-haul of the top-ſtudding-ſails.
Franz. Cargue-bas des bonnettes des huniers.
Ital. Cargabaſſo dei cortellazzi.
Span. Cargadera de las alas.
Port. Carregadeira dos cutelos.

So heiſst das Tau, welches an dem äuſſerſten Ende, von der Raa, des Marsleeſegels befeſtigt iſt, und an dem äuſſern Leick (Butenleick) des Segels durch verſchiedene Kauſchen Fig. 529. h. h. h. fährt, und alsdann durch einen Block i geht, der ſich an dem äuſſerſten Ende der untern Leeſegelſpier befindet; von da läuft es ins Schiff und dient dazu, das Marsleeſegel niederzuholen, wenn es geſtrichen werden ſoll. Die untern Leeſegel haben keinen Bekajer.

BEKAJER, auf Schmacken.

Holl. Bekaajer.
Dän. Bekajer.
Schw. Bekajar eller Contrabraſs.
Engl. Braces of the ſquare-ſail-yard in ſloops, ſmacks &c.
Franz. Les bras de la vergue de fortune.
Ital. Bracci del pennone della vela rotonda d'una balandra, d'una ſapata.
Span. Brazos de la verga del treou en una balandra.
Port. Braços da vela redonda de huma Chalupa, de hum Queche ou de huma Gangorra.

So nennt man auch auf Schmacken, Jachten und Kuffen, die Braſſen der Bagienraa, welche nach dem Vordertheil des Schiffs fahren.

BEKAIT SCHIFF.

Holl. Een bekaait Schip.
Dän. Et udtörred Skib ſom haver Sprekker.
Schw. Et Skepp ſom har Sprikor och Springor.
Engl. A ſhip abounding with ſhakes or rents, expreſſed of the planks when they are ſplit, and her ſeams opened by the ſun or wind, for want of being ſluiced over with water in the evening and morning.
Franz. Vaiſſeau ebaroui.
Ital. Baſtimento diſſeccato, ſcommentato.
Span. Un navio que ha ſufrido mucho del calor.
Port. Hum navio deſeccado.

So nennt man in etlichen Häfen ein Schiff, welches von der Sonnenhitze viel gelitten hat oder aufgetrocknet iſt, und deſſen Nathen aus einander gewichen ſind.

BEKALMEN, ein Schiff.

Holl. Een ander Schip in de Luuwte brengen.
Dän. Tage Vinden fra et Skib.
Schw. Taga bort Vinden.
Engl. To becalm a ſhip.
Franz. Abreyer ou abriter un vaiſſeau.
Ital. Togliere il vento d'un vaſcello.
Span. Meter un navio al ſocalre.
Port. Aſſombrar hum navio.

An der Luvſeite eines Schiffs ſo nahe vorbeyſegeln, daſs man demſelben den Wind auffängt. Kleine Schiffe werden oftmals zwiſchen den Wellen, wenn ſolche ſehr hoch gehn, bekalmt. Wenn man vor dem Winde ſegelt, ſo bekalmen die Hinterſegel die Vorſegel, und alsdann ſagt man von letztern, ſie liegen blind. Man bringt ein Schiff in die Laute, wenn man ſo nahe bey einer hohen Küſte vorbey fährt, daſs die Segel bekalmt werden. f. Laute.

BEKKEN.

Holl. Bekken.
Dän. Sejle tvertsover Bölgerne.
Schw. Segla tvärt öfver Bölgorna.
Engl. To head the ſea, to ſail againſt the ſetting of the ſea.
Franz. Traverſer la lame.
Ital. Traverſare le onde.
Span. Atraveſar las olas.
Port. Atraveſſar as ondas, ir com a prôa a onda.

Ein wenig gebräuchliches Wort, welches ſo viel als queer durch die Wellen oder in den Wind ſegeln bedeutet.

BEKLEIDEN, die Taue.

Holl. Bekleeden.
Dän. Klæde.
Schw. Kläda.
Engl. To ſerve the cables and ropes.
Franz. Fourrer.

Ital. Fasciare, imbaron are.
Span. Afforrar los cabos.
Port. Forrar os cabos.

Heißt überhaupt, das Tauwerk an solchen Stellen wo es dem Reiben ausgesetzt ist, mit Schmarting, Matten, Schlatting, Schiemannsgarn, Sarving, Platting &c, umwickeln. So bekleidet man z. E. das erste Wandtau vor jedem Mast um zu verhindern, daß die Raa, wenn sie dicht beym Winde gebraßt ist, solches nicht schamvielt. Man bekleidet ebenfalls die Ankertaue vor den Klüsen mit Smarting. Die Bekleidung mit Matten, Leder, Schmarting und ähnlichen Dingen geschieht, indem man solche nur blos mit Schiemannsgarn oder Lienen um die Taue bindet; allein, die Bekleidung mit Schiemannsgarn, Sticklien, Marlien, Lienen &c. erfordert, daß wir etwas umständlicher davon reden.

Ehe man anfängt ein Tau zu bekleiden, legt man um dasselbe eine Trensing, um die noch zwischen den Duchten oder Kardeelen befindlichen leeren Räume auszufüllen, so wie es der bloße Anblick der Fig. 36 zeigt. Sobald dieses geschehen ist, fängt man an zu bekleiden; und damit die Arbeit desto hurtiger und leichter von Statten gehe, und das Schiemannsgarn fest um die Taue geschnürt, und die Schläge desselben dicht an einander zu liegen kommen, so bedient man sich einer Kleidkeule Fig. 509. Die hole Seite davon legt man an das Tau, und schlägt das Schiemannsgarn, womit das Tau bekleidet werden soll, etlichemal um diese Keule, nachdem solches vorher an das Tau fest gemacht worden. Ein Matrose dreht alsdann nur die Keule bey dem Handgriffe um das Tau, indem ein Junge das Ende des Schiemannsgarns steif anholet und solches, damit es sich nicht verwickele, eben so oft um das Tau schlägt als der Matrose die Keule herum dreht.

BEKLEIDEN, den Anker, s. Anker. No. 68.

BEKLEIDEN, die Ankertaue, s. Anker. No. 69.

BEKLEIDUNG der Taue.

Holl. Bekleeding.
Dän. Klædning.
Schw. Klädning.
Engl. The serving.
Franz. Fourrure.
Ital. Fasciamento.
Span. Forro.
Port. Forro.

Dasjenige, welches um die Taue gewickelt ist, um dieselben vor dem Schamvielen zu bewahren, s. Bekleiden.

BEKNEIFEN, die Schläge des Ankertaues bekneifen sich auf dem Bratspill.

Holl. Beknypen.
Dän. Beknibe.
Schw. Beknipa sig.
Engl. The cable runs foul upon the windlass, or the cable is pressed between the utmost bight and the carrick bit.
Franz. Le cable est pressé entre le dernier tour et les bittes du vindas.
Ital. Il capo s'imbuca sopra il molinete.
Span. Las bueltas se muerden.
Port. As voltas se mordem.

Wenn der einzuwindende Theil des Ankertaues auf dem Bratspill, das Ende desselben erreicht hat, so daß es schon zwischen der Bratspillbeting und dem letzten Schlag gepreßt wird, so sagt man, es bekneift sich. Es muß alsdann verfahren werden, s. das Ankertau verfahren.

BELANDER, s. Binnenlander, Bilander.

BELAUF des Schiffs.

Holl. Beloop van het Schip.
Dän. Belöb.
Schw. Skeppets Belopp.
Engl. Rising of the ship's floor afore and abaft.
Franz. Façons d'un vaisseau.
Ital. Il taglio della nave.
Span. El arbolar de las varengas.
Port. Delgados das balizas.

Die äussere Gestalt des Schiffbodens, oder die Verengung desselben vorne und hinten. Man sagt von einem Schiff, daß es einen feinen Belauf hat, wenn es sich vorne und hinten sehr verengt oder spitz zuläuft.

BELAUFEN, ein Schiff, s. Besegeln.

BELEGEN, ein Tau.

Holl. Beleggen.
Dän. Belægge.
Schw. Belägga.
Engl. To belay a rope.
Franz. Amarrer.
Ital. Amarrare.
Span. Amarrar.
Port. Amarrar.

Ein

Ein laufendes Tau, verschiedene mal um ein Kreuzholz oder einen Klamp kreuzweise über einander schlagen, um es fest zu machen. Eben so wird auch das Ankertau auf der Beting belegt, s. Ankertau.

BELEGHÖLZER.

Holl. Beleghouten.
Dän. Krydsholter og Klamper at belægge Tovene.
Schw. Koffernagel, Krysholter, eller Klampor at beligga Tagvirke.
Engl. All sorts of belaying cleats, kevels, and the like.
Franz. Rateliers à chevillots, taquets à cornes, bittons.
Ital. Cucinelli e castagnuole.
Span. Mesas de maniobra, cornamusas &c.
Port. Cunhos da mariaçaõ.

Hierunter begreift man alle Arten Klampen, Kreuzhölzer und Koveinnagel, um welche das Tauwerk belegt werden kann.

BELEMMERN.

Holl. Belemmeren.
Dän. Belemre.
Schw. Belamra.
Engl. To make incumbrance.
Franz. Encombrer.
Ital. Ingombrare.
Span. Embarazar.
Port. Embaraçar.
s. folgende Erklärung.

BELEMRUNG.

Holl. Belemmering.
Dän. Belemring.
Schw. Belamring.
Engl. Incumbrance.
Franz. Encombrement.
Ital. Ingombro.
Span. Embarazo.
Port. Embaraço

Hindernifs welches im Wege stehende Dinge verursachen. Auf Kriegsschiffen muss auf dem Deck nichts stehen das Belemrung verursachen kann.

BEMALLEN, ein Stück Holz.

Holl. Bemallen.
Dän. Bemalle.
Schw. Bemalla.
Engl. To mould a piece of timber.
Franz. Gabarier une piece.
Ital. Modellare, se tare.
Span. Galibar.
Port. Galivar.

Eine Mall an ein Stück Holz legen und auf dasselbe die Gestalt oder den Umriss dieser Mall zeichnen, damit es nach derselben bearbeitet oder behauet werden kann.

BEMANNEN, ein Schiff.

Holl. Bemannen.
Dän. Bemande.
Schw. Bemanna.
Engl. To man.
Franz. Fournir un vaisseau du monde.
Ital. Equipaggiare una nave.
Span. Tripular un navio.
Port. Esquipar, tripolar hum navio.

Ein Schiff mit Mannschaft oder Besatzung versehen.

BEMANNUNG eines Schiffs.

Holl. Bemanning.
Dän. Bemanding.
Schw. Bemanning.
Engl. The act of manning a ship.
Franz. Action de fournir un vaisseau du monde.
Ital. Equipaggiamento.
Span. Accion de tripular un navio.
Port. Acçaõ de tripolar hum navio.

Die Handlung ein Schiff mit Mannschaft zu versehen.

BEMASTEN, ein Schiff.

Holl. Bemasten.
Dän. Bemaste.
Schw. Bemasta.
Engl. To fix or place the masts of a ship.
Franz. Mater.
Ital. Arborare.
Span. Arbolar un navio.
Port. Emmastrear, pôr os mastros em hum navio.

Die Masten in ein Schiff setzen. Diese Arbeit geschieht entweder mit einem Bock, einem Krahn oder einer Brabank. In etlichen Hafen hat man auch eigene am Ufer befindliche Maschienen die Masten einzusetzen s. Fig. 422. und Mast.

BENDSEL, s. Bindsel.

BENEPEN seyn.

Holl. Benepen zyn.
Dän. Siges om et Skib som ikke kan flyde for alt for Grundvand, da Floden ey stiger til den Höyde, at den kan före det af.

Schw. Siges om et Skepp som intet kan flyta för alt för Grundvatn, efter Floden ei stiger til sådan Högd at han kan föra't af.
Engl. To be beneaped.
Franz. Etre amorti dans un port.
Ital. Essere investito.
Span. Varar.
Port. Barar.

Wird von Schiffen gesagt, die bey hohem Wasser auf dem Grund fest zu sitzen gekommen sind, und nur bey hohem Wasser wieder flott werden können.

BERGEN, die Segel.

Holl. De Zeilen bergen.
Dän. Bierge Sejlene.
Schw. Bärga Segel.
Engl. To take in the sails.
Franz. Mettre les voiles dedans.
Ital. Serrare le vele.
Span. Ferrar las velas.
Port. Ferrar as velas.

Bey starkem Winde die Stagsegel und Leesegel niederholen und die Raasegel beschlagen.

BERGEN, die Güter eines Schiffs.

Holl. Het Goed bergen.
Dän. Bierge Gods eller Varer.
Schw. Bärga eller berga Godset.
Engl. To save or recover any goods &c. from the sea, or things wrecked on the sea-beach,
Franz. Sauver.
Ital. Salvare.
Span. Salvar.
Port Salvar.

Güter und Effecten eines verunglückten Schiffs auffischen oder in Sicherheit bringen. Diejenigen welche sich zu dieser Arbeit gebrauchen lassen, werden BERGER genannt, und erhalten dafür den dritten Theil von dem Werth der geborgenen Güter, welche Belohnung das BERGLOHN heisst. Das Schiffsvolk muss bey Verunglückung ihres Schiffs mit bergen helfen, und wenn sie ihre Anker und Taue geborgen haben, bekommen sie ihr Hauergeld.

BERGER.

Holl. Berger.
Dän. Biergingsmand, der redder Gods af Söen i Skibbrud.
Schw. Bärgare.
Engl. Persons employed in recovering any stores, rigging &c. from a wreck on the sea coast.
Franz. Sauveurs.
Ital. Salvatori.
Span. Salvadores.
Port. Salvadores.

s. Bergen.

BERGLOHN.

Holl. Bergloon.
Dän. Biergingslön.
Schw. Bärgare-Lön.
Engl. Salvage, or the payment of salvage.
Franz. Sauvage.
Ital. Salvamento.
Span. Salvamento.
Port. Paga, recompensa que se dá aos que salvaõ alguma cousa.

s. die Erklärung unter Bergen.

BERGUNG.

Holl. Berging.
Dän. Bierging.
Schw. Gods bergande vid Skeppsbrott.
Engl. Salvage.
Franz. Sauvage.
Ital. Salvamento.
Span. Salvamento.
Port. Salvaçaõ das fazendas

Die Handlung verunglückte Schiffsgüter zu bergen.

BERGHÖLZER.

Holl. Berghouten.
Dän. Berkholter.
Schw. Berghulterna.
Engl. Wales.
Franz. Preceintes, Cintes, Carreaux.
Ital. Cinte.
Span. Cintas.
Port. Cintas.

So heissen die sehr dicken Bohlen Fig. 347. r-u, v-q, z-tt. welche in verschiedener Höhe an den beyden äussern Seiten des Schiffs liegen, und wegen ihrer Dicke vor allen übrigen Seitenplanken hervorragen. Sie machen eine der Hauptverbindungen des Schiffs aus, und geben demselben wegen ihres Vorspringens ein gutes Ansehn. Die grössten Schiffe haben mehrentheils fünf Berghölzer, wie man aus dem Spannriss eines Dänischen 74 Kanonenschiffs Fig. 347. sieht und gewöhnlich liegen unter jeder Batterie zwey. Das erste oder grösste Bergholz, liegt in der grössten Breite des Schiffs, und hat nach französischer Bauart eben so wie das zweyte, die

die Höhe des Kiels zur Breite, das dritte Bergholz hat ⅝ von der Breite der erstern und die Dicke dieser drey ist $\frac{2}{3}\frac{1}{4}$ ihrer Breite. Das vierte hat $\frac{1}{1}\frac{1}{2}$ und das fünfte ⅝ von der Breite des ersten, und die Dicke dieser beyden letztern ist $\frac{2}{3}\frac{1}{4}$ ihrer Breite. / Die Planken, welche zwischen zwey Berghölzern liegen, werden die Füllingsplanken genannt. Die Engländer gebrauchen diese Füllingsplanken nicht; sondern legen zwey Gänge Berghölzer dicht an einander. Die Breite derselben ist doppelt so gross, als bey den Berghölzern der übrigen Nationen Gebrauch ist. Von einem Linienschiff, dessen Kiel z. E. zwey Fuss und ein Zoll hoch ist, hat das unterste Bergholz (Fig. 346. 20-23) 4 Fuss 4 Zoll Breite und das oberste (Fig. 346. 24-27) 2 Fuss 9 Zoll. Man vergleiche die Fig. 347. mit der Fig. 346. Die Stücke woraus die Berghölzer bestehen, werden gewöhnlich durch Laschen, oder Langscherben mit Haken verbunden. Die Engländer setzen sie aber auf eine ganz besondere Art zusammen, s. *Anchorstocks fashion* und *Hook and butt* im englischen Index der Marine. Die Berghölzer werden mit starken Spikern auf die Inhölzer gespikert, und mit den Katsphuren und Deckknien, durch, von aussem zu, hineingetriebene, und im Schiff verklunkene Bolzen verbolzt. Man muss die Berghölzer durchaus so ordnen, dass sie nicht vor den Geschützpforten zu liegen kommen, und durchschnitten werden müssen, wodurch die Verbindung des Schiffs gänzlich geschwächt werden würde. Da aber die Berghölzer viel Spring haben, so wird in das zweyte die hinterste Stückpforte etwas eingeschnitten.

Das grosse BERGHOLZ.

Holl.	Het groot Berghout.
Dän.	Store Bergholtet.
Schw.	Stora eller understa Berghultet.
Engl.	Main-wale.
Franz.	Grande preceinte.
Ital.	Cinta della prima coperta, Cinta della boca.
Span.	Cinta de la manga, Cinta primera.
Port.	Cinta grande, Cinta do grosso.

s. den vorhergehenden Artikel Bergholz.

Das Aufsetzen oder der Spring der BERGHÖLZER, s. Spring.

Die BERGHÖLZER aufjagen, s. Aufzwingen.

BERKUNEN, s. Barkunen.

BERKUNER, s. Stülpfählingen.

BERMUDO-Schlupe, s. Schlupe.

BESAHN oder BESAHNSEGEL, s. Segel.

Ein ganzes BESAHNSEGEL, s. Segel.

Ein halbes BESAHNSEGEL. s. Segel.

Eine laufende BESAHN. s. Segel.

Die BESAHN Bollen, s. Bollen,

Die BESAHN durchkaien, s. Durchkaien.

Die BESAHN aufs Gat setzen, s. Gat.

BESAHNS-Brohk, s. Brohk.

BESAHNS-Dempgordingen, s. Dempgordingen.

BESAHNS-Geerden, s. Geerden.

BESAHNS-Knecht, s. Knecht.

BESAHNS-Mast, s. Mast.

BESAHNS-Rust, s. Rust.

BESAHNS-Ruthe, (vulgo Besahns-Ru) s. Ruthe.

BESAHNS-Stag, s. Stag.

BESAHNS-Stagsegel, s. Segel.

BESATZUNG eines Schiffs, s. Mannschaft.

Ein Schiff in BESCHLAG nehmen, oder BESCHLAG auf ein Schiff legen.

Holl.	Een Schip in Beslag neemen.
Dän.	Lægge Beslag paa et Skib.
Schw.	Lägga Beslag på et Skepp, Belägga med Arrest.
Engl.	To lay an embargo on shipping.
Franz.	Arrêter un vaisseau.
Ital.	Arrestare una nave.
Span.	Embargar un navio.
Port.	Embargar hum navio, pôr embargo.

Man sagt, von Schiffen, dass sie in Beschlag genommen sind, wenn sie auf Befehl der Landes-Regierung verhindert werden, auszulaufen. Gewöhnlich werden in Kriegszeiten die Schiffe der Nation selbst in Beschlag genommen, um zum Dienst de Staats gebraucht zu werden. Wenn zwischen zwey Mächten ein Krieg ausbricht, so pflegen beyderseits die feindlichen Schiffe in Beschlag genommen zu werden, doch wird ihnen gewöhn-

gewöhnlich vorher angedeutet, den Hafen zu verlassen.

Eiserne BESCHLAG eines Blocks &c.

Holl. Yzern Beslag.
Dän. Jern Beslag.
Schw. Järn Beslag.
Engl. The iron work of a Block &c.
Franz. Ferrure.
Ital. Ferratura.
Span. Herraje.
Port. Guarniçaõ de ferro.

Das Eisen welches zur Verstärkung, um einen Block geschlagen worden, um daran einen Haken oder Warrel zu befestigen. Ueberhaupt versteht man unter Beschlag alle eiserne platte Klammer und Bänder die zur Verstärkung oder zur Verbindung einer Sache dienen.

BESCHLAG-BINDSEL oder Beschlag-lienen.

Holl. Beslaglynen.
Dän. Beslagliner.
Schw. Beslaglinor.
Engl. Furling-lines.
Franz. Lignes de frelage.
Ital. Serri di fagola.
Span. Tomadores de rebenque.
Port. Tomadouros de ravem.

Lienen womit die Segel beschlagen werden, gewöhnlicher aber gebraucht man dazu die Beschlagseisingen, s. folgenden Artikel.

BESCHLAGSEISINGEN.

Holl. Beslagseisingen.
Dän. Beslagseysinger.
Schw. Beslagsejsingar.
Engl. Gaskets.
Franz Rabans de frelage, rabans de point.
Ital. Serri di morsello.
Span. Tomadores de cajeta.
Port. Tomadouros de gaixeta.

Platte Taue wovon das eine Ende spitz zuläuft, und das andere mit einem Auge versehen ist. Fig. 373. Sie werden von Kabelgarnen geflochten, indem man erstlich mit 6 Garnen in der Mitte anfängt, um das Auge zu flechten, so bald wie dieses geschehen, nimmt man die 12 Kabelgarne zusammen und legt gewöhnlich noch eins hinzu, flechtet eine Zeitlang fort und mindert die Zahl der Kabelgarne nach und nach wieder, bis man am Ende nicht mehr als 5 behält. Man bedient sich dieser Taue das aufgegeiete oder unter die Raa gezogene Segel vollends zusammen zu binden, indem man sie etliche mal um das Segel und um die Raa, um welche sie fest gestochen sind, schnürt, und alsdann das spitze Ende derselben unter die gemachten Schläge sticht. Die Beschlagbindsel unterscheiden sich nur von diesen, dass sie nicht platt, sondern ordentliche runde Lienen sind. Wenn sie etliche mal um das Segel und um die Raa geschlagen worden, werden sie auf die Weise zusammengestochen, als man Fig. 191 sieht. Auf grossen Schiffen befinden sich an den untersten Raaen gewöhnlich 8 bis 12 Beschlagseisingen.

BESCHLAGEN, die Segel.

Holl. De Zeilen beslaan.
Dän. Beslaae Sejlene.
Schw. Beslå Seglen.
Engl. To stow, furl or hand the sails.
Franz. Ferler (*Normandie* Saquer).
Ital. Serrare le vele.
Span. Ferrar las velas.
Port. Ferrar as velas.

Die Segel vermittelst der Beschlagseisingen um die Raa schnüren, s. Beschlagseisingen. Um diese Arbeit zu verrichten, stehn die Matrosen auf den Paarden. Wenn man auf einem Revier liegt und die Segel auf eine Zeitlang nicht gebraucht werden, so nennt man das Zusammenschnüren derselben an die Raa, beschlagen. Befindet man sich aber auf der See, so sagt man gewöhnlicher, die Segel fest machen.

BESCHLOSSENE Rhede.

Holl. Een beslooten Reede.
Dän. Beskudt Reed.
Schw. En god Redd, hvarest Skeppen kunna liggia i Säckerhet för Ankar.
Engl. A road protected from the reighning winds and the swell of the sea.
Franz. Rade close, une bonne rade.
Ital. Rada al coperto, o riparato dal vento.
Span. Rada al abrigo de vientos.
Port. Rada abrigada do vento.

Eine Rhede die nach der See zu, nicht offen ist, so dass man in derselben vor Seewinden gesichert wird.

BESCHMIEGEN, s. Schmiegen.

BESCHMIEGUNG, s. Schmiegung.

BESCHMIEREN, ein Schiff.

Holl. Het Schip smeeren, met Smeer bestryken.
Dän. Besmöre et Skib.

Schw.

Schw. Smörja et Skepp.
Engl. To pay a vessel's bottom with tallow, sulphur &c. after having breamed her.
Franz. Espalmer un Vaisseau, donner du suif.
Ital. Dar sevo alla nave.
Span. Dar sebo al navio.
Port. Cisar hum navio.

Den untern Theil des Schiffs, vom Kiel bis zur Waſſertracht, mit einem Gemiſch von Pech, Theer und Schmier beſtreichen, damit der Schiffswurm nicht ſo leicht eindringen kann.

BESCHNEIDEN, Das Tau beſchneidet ſich, ſ. das Tau bekneiſt ſich.

BESCHOTTEN, ſ. die Langſchotten und Dwarsſchotten legen.

BESCHOTTINGEN, ſ. Schotten.

BESEGELN, ein Schiff.

Holl. Een Schip bezeilen.
Dän. Beſejle et Skib.
Schw. Beſegla et Skepp.
Engl. To join a ſhip at ſea
Franz. Atteindre un vaiſſeau.
Ital. Raggiungere una nave.
Span. Alcanzar a un navio.
Port. Alcançar hum navio.

Ein Schiff im Segeln einholen oder erreichen.

Ein ſpaniſcher BESEN.

Holl. Schrobber, Varken.
Dän. Een Skibsſkrubbe, at ſkrubbe af et Skib neden under hvor det gaaer i Vandet.
Schw. Luta.
Engl. A hog or large bruſh, to ſcrub the ſhips bottom under Water.
Franz. Goret.
Ital. Scopa.
Span. Eſcoba para limpiar el fondo del navio. Bruzes.
Port. Bazoura, Mapa.

Ein von ſteifen Reiſern, ſtarken Spänen und ähnlichen Dingen gemachter Beſen, (Fig. 110.) womit man den äuſſern, unter dem Waſſer befindlichen Theil des Schiffs reinigt. Es befindet ſich an demſelben ein ſehr langer Stiel b, um ihn bis an den unterſten Theil des Schiffs zu bringen; auch iſt unten ein Tau a befeſtigt, wobey man ihn wieder in die Höhe zieht, ſo daſs er ſtark an die Hautplanken ſcheuert und das Seekraut und Muſchelwerk, welches ſich an den Schiffsboden geſetzt hat, abtreibt. Dieſe Arbeit geſchieht in dem Boot oder der Schlupe, und iſt eine äuſſerſt nothwendige Sache, weil durch dieſen Anſatz der Körper des Schiffs oftmals dergeſtalt vergröſſert iſt, daſs ſolches der Geſchwindigkeit im Segeln und der Wirkung des Steuers nachtheilig wird.

Auf etlichen engliſchen Schiffen hat man ſich in neuern Zeiten, mit gutem Erfolg einer Art Schrubbers bedient, der die Geſtalt der Fig. 447. hat. A A A ſind Bretter zwiſchen welche die zum rein machen dienenden Reiſer b b b vermittelſt Schrauben c c c, zuſammengepreſst werden, ſo daſs ſie ungefähr einen halben Fuſs aus dem Kaſten hervorragen. In der Mitte des Kaſtens wird durch Latten eine kleine ledige Tonne d befeſtigt, vermittelſt welcher der Schrubber verhindert wird zu ſinken. Das eine von den Tauen e fährt um einen Block unter dem Bugſpriet, und das andere um einen, am Hinterheil des Schiffs befindlichen Block. Das dritte Tau f aber fährt unter dem Kiel durch, in eine an der andern Seite des Schiffs liegende Barkaſſe. Mit den Tauen e, e wird der Schrubber an der Seite des Schiffs vorwärts und rückwärts gezogen. Vermittelſt des Taues f aber kann man denſelben auf verſchiedene Tiefe holen und in einer geraden Richtung erhalten. Das Gelenk g in der Mitte dient dazu, das der Schrubber wegen der verſchiedenen Krümmungen des Schiffs, deſto beſſer anſchlieſſen kann.

BESETZEN, ein Bindſel.

Holl. Een Bindzel bezetten.
Dän. At heſætte et Bændſel.
Schw. Beſätta et Bändſel.
Engl. To faſten, or to belay the end of a laſhing or ſeizing.
Franz. Amarrer le bout de la ligne d'une amarrage.
Ital. Amarrare la cima del capo d'una ligatura.
Span. Amarrar el chicote de un boton.
Port. Amarrar o chicote do botaõ.

Das Ende der Lien, wovon das Bindſel gemacht werden, feſt machen, damit es nicht los geht.

BESETZT ſeyn.

Holl. Bezet zyn.
Dän. Have en Læger.
Schw. Vara kommit i Lägervall.
Engl. To be embayed.
Franz. Etre affalé, être chargé en cote.

Ital. Essere serrato alla costa.
Span. Estar empeñado en la costa.
Port. Estar empenhado na costa, diz-se de hum navio a quem o vento ou corrente naõ deixa despegar da costa e tomar o largo.

Sich so nahe an der Küste, auf welche der Wind steht, befinden, dass man sich nicht wieder von derselben entfernen kann, sondern Gefahr läuft zu stranden. Gewöhnlicher sagt man aber, auf leger Wall seyn.

BESPIKERN, die Spikerhaut.

Holl. Bespykern.
Dän. Bespigre Forhudningen.
Schw. Spikning af Förhydningen.
Engl. To nail the sheating with filling-nails.
Franz. Clouer les planches du doublage.
Ital. Inchiodare il buonbordo.
Span. Clavar los tablones del forro doble.
Port. Cravar as pranchas do forro.

Den untern Theil des Schiffs, oder die Spikerhaut mit Spiker beschlagen, so dass solche nämlich dicht an einander zu sitzen kommen, und die Würmer nicht so leicht das Holz zerfressen können.

BESTE Knecht, (auf Heringbüsen) s. Knecht.

BESTECK.

Holl. Bestek.
Dän. Bestik.
Schw. Bestick.
Engl. Day's work, or the ship's place as pricked on a nautical chart.
Franz. Point, Pointage.
Ital. Punto.
Span Punto.
Port. Ponto.

Die Bezeichnung des Orts auf der Seekarte, wo der Steuermann sich zu befinden glaubt. Diesen Punct zu finden, wird erfordert, dass man die Longitudo und Latitudo, von der Stelle wo sich das Schiff befindet, kenne. Der Schneidungspunct, den diese beyden Linien auf der Karte machen, heisst das Besteck. Jeden Mittag und jedesmal, wenn man einen andern Cours steuert, muss ein Besteck gemacht werden s. Longitudo und Latitudo.

Das BESTECK machen, die Karte passen, pricken.

Holl. Een Bestek maaken.
Dän. Sætte Bestik, passe i Kortet.
Schw. Göra Bestick.
Engl. To prick the chart.
Franz. Compasser la carte, pointer
Ital. Puntare la carta.
Span. Echar el punto en la carta, cartear.
Port. Pôr o ponto na carta.
s. Besteck.

Mit dem BESTECK voraus seyn.

Holl. Met het Bestek vooruit zyn.
Dän. Være forud med Bestikket.
Schw. Vara förut med Besticket.
Engl. To be a-stern of one's reckoning.
Franz. Se faire de l'avant.
Ital. Star in dietro più del punto.
Span. Estár atrasado mas que el punto.
Port. Estar atrazado mais que o ponto.

Sich mit dem Schiff noch hinter dem Punct befinden, welcher das Besteck anzeigen soll, oder noch nicht so weit gesegelt seyn, als man glaubte.

Mit dem BESTECK zurück seyn.

Holl. Met het Bestek agteruit zyn.
Dän. Være tilbage eller agter ud med Bestikket.
Schw. Vara tilbaka eller akter ut med Besticket.
Engl. To run a-head of one's reckoning.
Franz Etre en avant de son point, ou de son estime, se faire de l'arriere.
Ital. Essere avanzato più del punto.
Span. Estár adelantado mas que el punto.
Port. Estar adiantado mais que o ponto.

Mit dem Schiffe weiter gekommen seyn, als man glaubte, oder weiter, als man das Besteck gemacht hat.

BESTECK, eines Schiffs.

Holl. Bestek van een Schip, Ontwerp, Certer.
Dän. Bestik, Overslag til Bygningsomkostninger.
Schw. Bestick.
Engl. Scheme which contains the general dimensions of a ship from which the shipwright is to form a draught for constructing her.
Franz. Devis d'un vaisseau.
Ital. Piano, o lista esatta di tutte le parti della nave.
Span. El plan de un navio, ó la descripcion que se hace por menor de todas las piezas de un navio.
Port. Plano exacto das cousas que se haõ executar em hum navio.

Der

Der Entwurf zum Bau eines Schiffs, welcher nicht allein die Verhältnisse, von allen Theilen des Schiffs, enthält, sondern auch die Dicke, Breite und Länge aller Hölzer, das Gewicht des Eisens, und eine Anzeige, wo es gebraucht werden soll. Die Dicke und Länge der Takelasche und des Rundholzes; ebenfalls auch eine Berechnung der Kosten der Materialien, und der Arbeiten, welche erfordert werden, das Schiff zu bauen, und überhaupt in solchen Stand zu setzen, dass es seine Ladung einnehmen kann.

Zu einem Besteck gehört eigentlich auch noch eine Berechnung von dem Körper und dem Gewicht des Schiffs, wie auch von dem Gewicht der einzuladenden Dinge, um daraus die Höhe der ersten Batterie und die Wassertracht zu bestimmen, welche es mit, und ohne Ladung hat. Ebenfalls sollte ein solches Besteck auch die verschiedenen Eigenschaften des Schiffs anzeigen, die man aus der Gestalt und Einrichtung desselben berechnen könnte. Z. E. welchen Widerstand das Schiff im Wasser leidet, um dadurch die Geschwindigkeit, mit welcher es segelt, zu bestimmen; welchen Grad der Steifheit es besitzt, und was dergleichen mehr ist.

BESTEDER, eines Schiffs.

Holl. Besteeder.
Dän. Skibs Reder.
Schw. Skepps Redare.
Engl. The person who bargains with a shipwright to build a ship called the contractor or ships husband.
Franz. Le bourgeois qui accorde un vaisseau.
Ital. Quello chi s'acconta con un fabbricatore di vascello per fabricargliene uno.
Span. El que hace un contracto con un carpintero para fabricar un navio.
Port. Dono, proprietario do navio; ou que mandou construir huma embarcação.

Derjenige, welcher bey einem Zimmermann ein Schiff zu bauen veraccordiret. Letzterer, der diesen Accord annimmt, wird der Annehmer genannt.

BESTEURUNG eines Schiffs.

Holl. Scheeps Bestier.
Dän. Skibets Bestyrelse eller Föring.
Schw. Skeppets Beftyrning eller Regering.
Engl. The art of conducting or steering a ship.
Franz. Art de conduire un vaisseau.
Ital. Arte di governare un bastimento.
Span. Arte de governar un navio.
Port. Arte de governar hum navio.

Die Kunst ein Schiff auf der See zu führen.

BESTEVEN. Wo bestevent das Schiff.

Holl. Hoe leit't Schip aan! waar leit't aan't Kompas.
Dän. Udi hvad Stræg af Kompassen ligger Skibet!
Schw. Uti hvad Streck af Kompassen ligger Skeppet!
Engl. How is the head! How does the ship wind!
Franz. Ou court le vaisseau, ou porte le vaisseau le cap!
Ital. Come abbiamo la prua!
Span. Onde va la proa!
Port. Donde va a proa!

Eine Frage auf der See an den Steuermann, um sich zu erkundigen nach welcher Weltgegend das Schiff gerichtet ist, oder welchen Cours es steuert.

BESTILLEN, s. Bedaren.

BESUCHEN, die Schiffsnathen, s. Nathen.

BETAKELN, das Ende eines Taues.

Holl. Betakelen.
Dän. At takle en Ende.
Schw. Tagla.
Engl. To whip the end of a rope.
Franz. Faire une liûre au bout d'une corde.
Ital. Far una ligatura alla cima d'un capo.
Span. Falcazar.
Port. Falcazar.

Um das Ende eines Taues ein Bindsel legen, damit die Duchten desselben nicht auseinander gehn.

BETEL.

Holl. Bytel, of Beitel.
Dän. Bedel, Hugge- eller Slag-jern.
Schw. Bedel, Huggjärn.
Engl. Chissel.
Franz. Ciseau.
Ital. Tenoggia.
Span. Escoplo.
Port. Escoplo, Escopro.

Ein eisernes Werkzeug dessen sich die Zimmerleute bedienen, Löcher in das Holz zu hauen. Es hat die Gestalt der Fig. 497. a ist die eiserne Klinge welche unten verstählt und scharf ist; c ist der Handgriff daran, auf welchen der

der Arbeiter mit einem Hammer schlägt, um die Klinge ins Holz zu treiben. Es giebt verschiedene Arten Betel, welche insonderheit von den Blockdrehern gebraucht werden, z. E. Hartbetel, Passerbetel, Ausschlagerbetel, Endbetel, Schiefbetel.

Hart-BETEL, Ku-BETEL.

Holl. Koubytel.
Dän. Haard-Bedel.
Schw. Hård-Bedel.
Engl. A cold-chissel.
Franz. Ciseau à froid.
Ital. Taglia ferro.
Span. Corta hierro.
Port. Corta ferro.

Ein gewöhnlicher Betel dessen Schärfe aber im Feuer gehärtet und stark verstahlt ist, um mit derselben eiserne Spiker und bolzen abschlagen zu können.

Pass-BETEL, Passer-BETEL oder breiter BETEL.

Holl. Breede Bytel.
Dän. Stor Bedel.
Schw. Stora Bedel.
Engl. Great chissel.
Franz. Grand ciseau, fermoir.
Ital. Formone.
Span. Formon ó Trenza.
Port. Escopro.

Ein sehr breiter Betel, dessen sich die Blockdreher bedienen, um die beyden inwendigen Seiten des Blocks, durch welche der Nagel gehet, glatt und eben zu stechen.

End-BETEL.

Ein eben nicht sehr breiter Betel, dessen sich die Blockdreher bedienen, die untere Seite von dem Raum eines Blocks eben zu stechen. Die obere Seite des Raums hingegen ist nicht platt, sondern concav, und um diese eben zu stechen, bedient man sich einer Güdse.

Ausschlager-BETEL.

So nennen die Blockdreher den Betel, womit sie den Raum eines Blocks ausschlagen, nachdem sie solchen vorher mit einem Bohr durchlöchert haben. Wenn der Raum ausgeschlagen ist, so werden die Seiten desselben, mit dem Pass- und Endbetel, eben gemacht.

Schief-BETEL, Ausbrecher, Brech-BETEL, oder Brecheisen.

Holl. Schietbytel.
Dän. Krum Bedel.
Schw. Krok-Bedel.
Engl. A crooked chissel.
Franz. Fermoir à nez ronde.
Ital. Formone curvato.
Span. Formon corvado.
Port. Escopro curvo.

Ein Betel, Fig. 499. dessen Klinge gegen die Schärfe etwas krumm zuläuft. Die Blockdreher bedienen sich dessen um Hügel und ungleiche Stellen in dem Raum eines Blocks auszuschlagen, oder abzubrechen. Wenn dieses geschehen; so machen sie die Seiten mit dem End- und Pass-Betel vollends eben.

Hohl-BETEL, s. Güdse.

Stech-BETEL, s. Betel.

Mokers-BETEL, s. Eiserner Kiel um Holz zu spalten.

BETING, die Grosse.

Holl. Beeting.
Dän. Beting, eller Beding.
Schw. Beting.
Engl. The bits or main-bits.
Franz. Les bittes.
Ital. Le bitte.
Span. Las bitas, ó abitas.
Port. As abitas.

Eine Verbindung von starken Hölzern, welche sich etwas hinter dem Fockmast befindet und um welche die Ankertaue fest gemacht werden, wenn man vor Anker liegt. Die Beting (Fig. 77. 78. 79.) besteht aus zwey viereckigten, aufrechtstehenden Pfosten d d, die Betingspenen genannt, deren Füsse vormals in Spuhren, auf dem Boden des Schiffs standen. Jetzt läfst man sie aber nur etliche Fuss unter die Kuhbrücke reichen, Fig. 55. c c und legt an ihre hintere Seite einen Balken f gegen welchen sie etwas eingeschnitten werden, eben so werden sie auch gegen den Balken des ersten Decks, gegen welchen sie liegen, eingeschnitten, und mit demselben verbolzt. Die obersten Enden der Betingspenen ragen ungefähr 4 Fuss über dem untersten Deck hervor, woselbst hinter diesen Spenen ein Stück Holtz b Fig. 77. und 79. angebracht ist, welches dieselben rechtwinklicht kreuzt, und der Betingsbalken genannt wird; es ist dieser Balken, gegen die Betingspenen, etwas einge

eingeschnitten und durch geklunkene Bolzen mit demselben verbunden. An der hintern Seite des Betingsbalken liegt gewöhnlich noch ein anderes abgerundetes weiches Holz e Fig. 77, 78, 79, welches das Küssen der Beting heisst. Es ist in der Absicht daselbst befestigt, dass die Ankertaue desto weniger Schaden durch die Reibung leiden. Unter den Betingsbalken werden auch wohl Klampen c, c geschlagen. Die Franzosen haken ihn manchmal auch nur blos mit Haken f, f an, um ihm desto leichter wieder abnehmen zu können. Auf dem Deck liegt vor jeder Spene eine Betingsknie, (Fig. 77. a a) dessen stehender Arm mit den Spenen selbst, der liegende aber, welcher der längste ist, mit den Deckbalcken verbolzt wird. Die Bolzen, welche man hiezu gebraucht, sind gewöhnlich Ringbolzen, woran die Stopper der Ankertaue befestigt werden, (Fig. 54 b b). Die Stelle der Betingsknien vertreten auf etlichen englischen Schiffen eine Art Drucker (*Spurs* 436. a a). Kriegsschiffe, welche ihre Anker mit einem Gangspill winden, führen alle eine Beting, allein Kauffahrer gebrauchen statt der gewöhnlichen Beting, die Bratspillbeting dazu. Bey etlichen Kauffahrern steht auch zuweilen eine Beting vorne unter der Back, um nämlich den Raum auf dem untersten Deck zu sparen.

Kleine BETINGEN, Kreuz-BETINGEN.

Holl. Kruisbeetingen.
Dän. Tvärbetinger.
Schw. Tvärbetingar.
Engl. Topsail-sheet-bits and the like.
Franz. Bittons.
Ital. Bittoni.
Span. Abitones, Escoteras.
Port. Escoteiras.

Auf grossen Schiffen hat man auch kleine Betingen hinter den Masten, worauf das laufende Tauwerk der beyden Marssegel belegt wird. Es bestehn diese gewöhnlich nur aus zwey mit den Deckbalken verbolzten Knien, an deren stehenden Armen, ein Qneerholz oder Betingsbalken befestigt ist.

Bratspill-BETING.

Holl. Braadspitbeeting
Dän. Bradsspilbeding.
Schw. Bradspelbeting.
Engl. Carrick-bits.
Franz. Les bittes laterales du vindas.
Ital. Le bitte del mulinello.
Span. Las Abitas del molinete.
Port. Columnas das abitas do molinete.

s. Bratspill.

Pal-BETING des Bratspills.

Holl. Palbeeting.
Dän. Palbeding.
Schw. Palbeting.
Engl. Paul-bits.
Franz. Cadre de charpente et potence etablie vers le milieu du vindas, ou l'on etablit les elinguets ou cliquets.
Ital. Le bitte delle castagne del mulinello.
Span. Bitas del pal del molinete.
Port. Abitas dos linguetes (ou do pal) do molinete.

s. Bratspill.

BETINGBALKEN.

Holl. Beetingbalk.
Dän. Tværbeting eller Bedings-Puden.
Schw. Betings-Kalf.
Engl. The cross-piece of the bi
Franz. Traversin des bittes.
Ital. Stramazzo delle bitte, traversa delle bitte.
Span. Cruceta de la bita.
Port. Traversaõ da abita.

s. Beting.

BETINGBOLZEN.

Holl. Beetingbolten.
Dän. Bedingbolten.
Schw. Betingbult.
Engl. Long iron bults thrust into holes in the bits, to keep the cable from starting off.
Franz. Pailles de bittes.
Ital. Paglie di ferro per le bitte.
Span. Pajas.
Port. Cavilhas grandes de ferro das abitas.

Lange eiserne Bolzen, welche durch die Köpfe der Betingspenen gesteckt werden, um das auf der Beting belegte Ankertau zu verhindern, dass es nicht von derselben abgleite, welches leicht geschehen kann, wenn mehrere Schläge auf der Beting liegen. Die Bolzen sind los, und können aus und eingesteckt werden.

BETINGSKALB, des Bratspills, s. Bratspill.

BETINGSKNIEN, oder Steckknien der Beting.

Holl.

Holl. Beetingsknien.
Dän. Betingknæer.
Schw. Betingsknän.
Engl. The ſtandards of the cable-bits, or ſpurs of the bits.
Franz. Courbes des bittes.
Ital. Bracciuoli delle bitte.
Span. Curvas de las bitas.
Port. Curvas das abitas.

ſ. Beting.

BETINGSSCHLAG.

Holl. Beetingſlag.
Dän. Bedingſlag.
Schw. Betingſlag.
Engl. A bitter of the cable.
Franz. Bitture.
Ital. Volta da bitta.
Span. Bitadura.
Port. Volta de abita.

Der kreuzweiſe um den Betingsbalken und den Betingsſpenen geſchlagene Theil des Ankertaues, Fig. 21, a a a.

BETINGSSPENEN.

Holl. Beetingſpeenen, Stutten of Stylen.
Dän. Bedingsknægter.
Schw. Betingsknecktar.
Engl. Bitpins.
Franz. Montans des bittes, piliers des bittes.
Ital. Colonne delle bitte.
Span. Las bitas.
Port. Columnas das abitas.

ſ. Beting.

BETINGSSPUHR.

Holl. Beetingſpoor.
Dän. Betingſpor.
Schw. Betingſpår.
Engl. Step of the bit-pins
Franz. Carlingue des bittes.
Ital. Mecha delle bitte.
Span. Carlinga de las bitas.
Port. Carlinga das abitas.

ſ. Beting.

BETINGSSTEILEN oder BETINGS-STÜTZEN, ſ. Betingsſpenen.

Das Ankertau um die BETING legen, ſ. Ankertau.

BETONNEN, ein Revier, ſ. Tonnen und Baaken legen.

BETTUNGEN der Kanonen.

Holl. Bedding van de Kanonen.
Dän. Bateriedæle.
Schw. Bädd af Plankor för Kanoners upſtällande på Däcket.
Engl. Platforms, or an aſſemblage of oak planks forming a part of the deck near the ſide of a veſſel of war, wherein the cannons reſt in their ports.
Franz. Plates formes.
Ital. Piatta forma.
Span. Plataforma.
Port. Plataforma.

Eine Erhöhung von Planken, welche man auf dem Deck in der Konſtapelkammer hinter den Kanonen macht. Es geſchieht dieſes um das Deck, welches daſelbſt viel Spring hat, waſſerpas zu machen, damit die Kanonen leichter ausgeholt werden können, und damit ſie auch nicht zu weit zurücklaufen.

BEUGEN, die Planken.

Holl. De Planken buigen.
Dän. Böje Planker.
Schw. Böja Plankor.
Engl. To bend or ſupple the planks as by heat and moiſture.
Franz. Plier les planches.
Ital. Mettere le tavole in torſe.
Span. Encorvar los tablones.
Port. Encurvar as pranchas.

Den Planken den erforderlichen Grad der Krümmung geben. Solches geſchieht entweder durch Brennen und Kochen, oder auch vermittelſt einer Beugzange und eines Jagdtbolzen, ſ. dieſe Wörter.

BEUGZANGE.

Holl. Boeitang.
Dän. En ſtor Knibtang af Træ at böje Planker med.
Schw. En ſtor Kniptång af Trä at böja Plankor med.
Engl. A wooden engine formed like a pair of pincers and employed to confine the planks of a ſhip in their places till they can be nailed or bolted to the timbers.
Franz. Tenaille de bois.
Ital. Torto.
Span. Eſpecie de tenaza para encorvar tablones.
Port. Eſpecie de tenaça para encurvar as taboas.

Eine

Eine Art hölzerne Zange, deren man ſich an etlichen Orten bedient., das Ende der Planken nach der Form des Schiffs zu krümmen. Sie beſteht aus zwey ſtarken Hölzern, (Fig. 495. a a) die durch ein drittes b b, das durch dieſelben geſteckt, und mit Splinten verſehen iſt, dergeſtalt befeſtigt ſind, daſs ſie ſich nur in einer gewiſſen Weite von einander entfernen können. Wenn man dieſes Inſtrument gebrauchen will, ſo faſst man die Planke mit den Hölzern des einen Endes und ſchlägt alsdann zwiſchen die Hölzer des andern Endes einen Keil c.

BEULING.

Holl. Beuling.
Dän. Brandrör.
Schw. Brandrör.
Engl. The trough or ſauſage filled with powder which communicates the flame from the train to the fire trunks or powder barrels in a fire ſhip.
Franz. Sauciſſon.
Ital. Salſiccia.
Span. Salchicha.
Port. Salchicha.

Heiſst bey einem Brander eine von Segeltuch gemachte Röhre, die mit Pulver gefüllt wird, um das Feuer nach den Stellen, wo Pulver und brennbare Sachen, liegen zu führen. In der Artillerie nennt man ſolche Röhre einen Laufgraben.

BEURTMANN, ſ. Bördmann.

BEUTE.

Holl. Buit.
Dän. Bytte.
Schw. Byte.
Engl. Booty.
Franz. Butin.
Ital. Bottino.
Dän. Botin.
Port. Deſpojo.

Alle dem Feind abgenommene und eroberte Dinge. Die Vertheilung der Beute geſchiehet nach den, in jedem Lande gemachten Verordnungen.

BEWANGEN.

Holl. Bewangen.
Dän. Skaale en Maſt eller Raae.
Schw. Skåla, förſtärka en Maſt eller Rå med Skalar.
Engl. To fiſh a maſt or yard.
Franz. Jumeller.
Ital. Lappazzare [un all e o &c.
Span. Jimelgar.
Port. Chumear.

Wangen oder Schalen zur Verſtärkung an einen Maſt oder an eine Raa legen, ſ. Schalen.

BEWEGUNG des Schiffs.

Wir werden bey den Artickeln Segel und Riem weitläuftig von der Bewegung des Schiffs reden

BEWEHRT ſeyn.

Holl. Beweert zyn.
Dän. Ligge for Mod-Vind.
Schw. Ligga för Mod-Vind.
Engl. To be wind-or weather-bound.
Franz. Etre retenu dans un port par les vents contraires ou par le mauvais tems.
Ital. Eſſere ritenuto in un porto per il cattivo tempo.
Span. Ser retenido en un puerto por los vientos contrarios.
Port. Ser retenido em hum porto por os ventos contrarios.

Wird geſagt, wenn man des ſchlechten Wetters wegen verhindert wird, auszulaufen oder ſeine Reiſe anzutreten.

BEWINDHABER.

Holl. Bewindhebber.
Dän. Beſtyrer.
Schw. Foreſtändare, Directon
Engl. Maſter.
Franz. Directeur.
Ital. Direttore.
Span. Director.
Port. Director.

Der Directeur einer Schiffsausrüſtung oder andern Unternehmung, auch der Vorſteher einer Handlungsgeſellſchaft.

BEWUHLEN, einen Maſt, eine Raa.

Holl. Bewoelen.
Dän. At voule.
Schw. Voula
Engl. To woold.
Franz. Rouſter ou faire une rouſture.
Ital. Trincare.
Span. Trincar.
Port. Trincar.

Um einen Maſt oder eine Raa zur Verſtärkung. Taue winden, wenn ſolche nämlich einen Bruch bekommen haben, und man Schalen daran legen muſs. Maſten, welche aus mehrern Stücken zuſammengeſetzt ſind, werden ebenfalls bewuhlt, Fig. 130. Bewuhlen iſt eigentlich eben daſſelbe was bekleiden iſt, nur wird letzteres blos von Tauen und erſteres von Hölzern geſagt, ſ. Wuhling.

Schw.

BEY dem Winde segeln oder halten.

Holl. By de Wind zeylen.
Dän. Sejle bi di Vind.
Schw. Segla bi de Vind.
Engl. To sail with a scant wind, or close to the wind.
Franz. Aller à la bouline.
Ital. Andare alla bolina.
Span. Ir alla bolina. Bolinar.
Port. Ir a bolina. Bolinar.

Man segelt bey dem Winde, wenn man den Wind nicht mehr von der Seite sondern schon in einer schiefen Richtung von vorne bekömmt. Die Linie bey dem Winde, macht mit der Richtung des Windes einen Winkel, von 67° 30' oder 6 Kompasstriche, und man unterscheidet sie in Linie bey dem Winde am Backbord und Linie bey dem Winde am Steuerbord. Scharf gebauete Schiffe segeln gut beym Winde, und diejenigen, welche unten flach gebauet sind, bedienen sich alsdann ihrer Schwerdter, s. Abtreiben, Schiff, und Segeln.

Dicht BEYM Winde segeln.

Dän. Digt by de Wind zeilen.
Dän. Sejle digt bi di Vind.
Schw. Segla digt bi de Vind.
Engl. To sail close hauled.
Franz. Aller au plus prés.
Ital. Andare al più presso.
Span. Ciñir el viento.
Port. Cingir o vento.

Heisst so viel wie möglich sich dem Ursprunge des Windes nähern, oder beynahe gerade in den Wind segeln, s. Segeln.

Das Schiff BEY dem Winde schmeissen, s. Beydrehen.

BEYBRASSEN, s. Brassen.

Mehr Segel BEYBRINGEN, s. Beysetzen.

BEYDREHEN.

Holl. Bydraayen.
Dän. Dreje bi.
Schw. Brassa up.
Engl. To bring to.
Franz. Mettre en panne.
Ital. Bracciare le vele in panno.
Span. Bracear en facha.
Port Atravessar o navio, pôr a capa.

Ist eben so viel als aufbrassen, um auf etwas zu warten, s. Aufbrassen.

BEYFUSS.

Holl. Byvoet.
Dän. Bifogden.
Schw. Stora och Fock-Racktalja.
Engl. The parrel truss of the main and Foresail.
Franz. Drosse du racage ou laniere de la grande voile et de la voile de misaine.
Ital. Paranco della troza maggiore e della troza di trinchetto.
Span. Aparejito del raccamento mayor y del trinquete.
Port. Talha da troça mayor e da troça do traquete.

So heisst die Racktalje der grossen und der Fockraa, s. Racktalje.

BEYHOLEN, die Segel.

Holl. Een Zeil byhaalen.
Dän. Hale et Sejl bi.
Schw. Hala bi et Segel.
Engl. To tally, or haul aft the sheets of any sail.
Franz. Border les voiles.
Ital. Cazzar le scotte.
Span. Cazar escotas.
Port. Casar as velas.

Die Schoten der Segel anholen, damit die Segel besser ausgespannt werden.

BEYKOMMEN lassen. das Schiff. s. Anluven.

BEYLANDER, s. Binnenlander.

BEYLEGEN.

Holl. Byleggen.
Dän. Ligge bi.
Schw. Ligga bi.
Engl. Laying to, Trying.
Franz. Etre à la cape, capeer.
Ital. Metterси alla cappa.
Span. Capeer, estár a la capa.
Port. Capiar, estár a capa.

Heisst mit wenigen Segeln in einem Sturm so nahe beym Winde liegen, als möglich ist, damit das Schiff beynahe auf einer Stelle bleibe. Man liegt bey schweren wiedrigen Winden bey, um nicht von seinem Wege verschlagen zu werden. Ebenfalls wenn man auf einen Gegenstand wartet, oder in der Nacht, wenn man in der Nähe des Landes zu seyn glaubt, und die Gefahr vermeiden will, auf dasselbe zu laufen.

Man hat verschiedene Methoden beyzuliegen. Z. E. mit dem Focksegel allein, oder auch mit dem

dem groſſen, ebenfalls auch mit 2 oder 3 von den untern Stagſegeln. Es hängt aber gröſstentheils von der Bauart der Schiffe ab, nachdem wie ſolche nämlich mehr oder weniger luvgierig ſind, welche, und wie viel Segel man zum Beyliegen gebraucht. Nach dem Zeugniſs zweyer erfahrner Seeleute, iſt es am vortheilhafteſten mit den untern Stagſegeln und der Beſahn beyzuliegen: wie man Fig. 399. a ſieht. *Hutchinſon* in ſeinem *Treatiſe of Practical Seamanſhip* verwirft inſonderheit die Methode (Fig. 399. b.) das groſſe Segel allein zu gebrauchen, und dabey die Fock in einem Bungel back zu legen; weil nämlich durch die Heftigkeit der Wellen und dem back gelegten Theil der Fock, das Schiff öftmals über Steuer getrieben wird, und da das Ruder während, daſs man beyliegt, allezeit in Lee feſtgemacht iſt, ſo wird das Schiff, da das Ruder bey dem über Steuer gehen deſſelben, eine umgekehrte Wirkung leiſtet, vier oder fünf Striche abfallen, und weil es alsdann den Wind mehr von der Seite bekömmt, heftig ſchlingern und arbeiten, bis es wieder anfängt Fahrt zu bekommen oder vorwärts zu gehn, und bey dem Winde wieder aufzudrehen. Dieſes Abfallen und Anluven findet allezeit in mehrerm oder wenigerm Grade bey dem Beyliegen Statt, und erſteres wird von den Engländern *falling off* und letzteres *coming to* genannt.

Wenn der Wind ſo heftig iſt, daſs man während des Beyliegens gar kein Segel führen kann, ſo ſagt man, das Schiff liegt vor Top und Takel bey. Selten ſind aber alle Segel beym Beyliegen beſchlagen, und man macht bey ſchwerem Winde gewöhnlich einen Bungel von der Fock oder von der Beſahn, damit nämlich das Schiff nicht ſo heftig ſchlingere, ſondern von dem Winde geſtützt, feſter liege, und bey dem Winde bleibe. Denn wiedrigenfalls würden ſich die Wellen nicht in einer ſchiefen Richtung gegen das Vordertheil des Schiffs brechen, ſondern gerade gegen die Seite deſſelben ſtürzen.

Vor der Fock BEYLIEGEN, Einen BEYLIEGER vor der Fock machen.

Holl. Vor de Fok byleggen.
Dän. Ligge bi for Fokken.
Schw. Ligga bi för Focken.
Engl. Laying to, or trying under a fore-ſail.
Franz. Mettre à la cape à la miſaine.
Ital. Mettere alla capa col trinchetto.
Span. Ponerſe a la capa con el trinquete.
Port. Pórſe a capa com o trinquete.

ſ. Beyliegen.

Vor Top und Takel BEYLIEGEN.

Holl. Voor Top en Taakel byleggen.
Dän. Ligge bi for Top og Takel.
Schw. Ligga bi för Top och Takel.
Engl. To try a-hull, or under bare poles.
Franz. Capeer à ſec ou à mâts & à cordes.
Ital. Capear a ſecco.
Span. Capear a palo ſeco, eſtár al pairo, a la bretona.
Port. Capiar a arvore ſecca.

BEYSEGEL.

Holl. Byzeilen.
Dän. Biſejlene.
Schw. Biſegel.
Engl. The ſtay-ſails and ſtudding-ſails of a ſhip.
Franz. Les voiles d'etay et les bonnettes.
Ital. Le vele di ſtraglio, ſcopamare e cortelazzi d'una nave.
Span. Las velas de eſtay, las raſtreras y alas de un navio.
Port. As velas de eſtay com as barredouras e cutelos.

So werden allgemein die Stagſegel, Klüver und Leeſegel eines Schiffs genannt.

BEYSETZEN, die Segel.

Holl. De Zeilen byzetten.
Dän. Gióre, bringe Sejl bi.
Schw. Bringa Segel bi.
Engl. To make ſail.
Franz. Mettre de la voile.
Ital. Mettere ó dar vela.
Span. Dar vela.
Port. Dar pano.

Die Segel aufhieſſen und losmachen.

BEYSTANDER, ſ. Beyſteher.

BEYSTECHEN, bey dem Winde ſtechen.

Holl. By de Wind opſteeken.
Dän. Stikke op i Vinden.
Schw. Sticka op i Vinden.
Engl. To ſail cloſe-hauled, or as near the wind as poſſible.
Franz. Mettre au plus près.
Ital. Andar bene all'orza.
Span. Ciñir el viento cuanto ſe puede.
Port. Cingir o vento ir muito perto do vento.

ſ. den Wind abkneiffen.

BEYSTEHEN lassen, alle Segel.

Holl. Alle Zeilen bystaan laaten.
Dän. Lade alle Sejle staae bi.
Schw. Lăta alla Segel stă.
Engl. To let all sails out.
Franz. Laisser toutes les voiles dehors.
Ital. Avere tutte le vele largate.
Span. Andar con todo el aparejo largo.
Port. Ir com tudas as velas largas.

Die Segel nicht einnehmen oder bergen, sondern sie an der Stelle wo sie dienen ausgebreitet stehen lassen. So sagt man, z. E. bey schwerem Winde muss man nicht alle Segel beystehen lassen, sondern die obern reefen oder bergen.

BEYSTEHER.

Holl. Bystander.
Dän. Bistaaer.
Schw. Bistăere, Skepp som i Treffande măste komma et annat til Hielp.
Engl. The ships which in a fleet of men of war are appointed seconds to the Admirals and Commanding-officers.
Franz. Vaisseau matelot, vaisseau second.
Ital. Navo matelote.
Span. Navio matelote.
Port. Navio matelote.

So nennt man in einer Flotte oder Geschwader die beyden Schiffe, welche das Admiral- oder Flaggenschiff im Fall der Noth beystehen oder secundiren müssen. Eins davon befindet sich vor, und das andere hinter demselben. Diese beyden Schiffe müssen durchaus ihren Flagmann nicht verlassen. Auch werden die Schiffe in einer Linie unter einander, Beysteher genannt, weil dasjenige, welches sich vor und hinter einem andern befindet, allezeit die Stelle eines Beystehers vertreten muss.

BEYTEL-Aak, s. Aak.

BIEGEL, s. Bügel.

BIELBRIEF.

Holl. Bylbrief.
Dän. Biil-Brev.
Schw. Bil-Bref.
Engl. Grand bill of sale.
Franz. Contrat de construction ou de la vente d' un vaisseau.
Ital. Contratto di compera.
Span. Contracto de construccion.
Port. Contrato de construcçaŏ.

Der schriftliche Contract zur Erbauung eines Schiffs, welcher zwischen einem Zimmermann und demjenigen, der ein Schiff bauen läst, gemacht wird. Ein Schiffer muss diesen Bielbrief allezeit bey sich führen und ein Schiff welches ohne Bielbrief verkauft wird, kann keinen Pass bekommen.

BIELFERTIG.

Holl. Bylvaardig.
Dän. Bilfærdig.
Schw. Bilfärdigt.
Engl. Is said of a ship, when every part of her body is built.
Franz. Cela se dit d'un vaisseau qu'on a fini de construir.
Ital. Questo si dice d'una nave che sia finito di construire.
Span. Se diz de un navio cuando su construccion está finida.
Port. Se diz de hum navio quando la construcçaŏ está acabada.

Das Schiff ist Bielfertig wenn es blos im Holzwerk, ausser der Takelasche und anderm Zubehör fertig gemacht ist.

BIK, s. Brechdissel.

BILANDER.

Holl. Bylander.
Dän. Bilander.
Schw. Bilander.
Engl. Bilander.
Franz. Espèce de Brigantine.
Ital. Spezie di Brigantina.
Span. Especie de Bargantin.
Port. Especie de Bargantim.

Ein insonderheit in England und Schweden gebräuchliches Kauffahrteyschiff welches zwey Masten führt. Es unterscheidet sich von einer Brig und Schnau, welche ebenfalls 2 Masten haben, darinn, dass das grosse Segel wie ein Trapezium gestaltet ist, und die Raa ungefähr einen Winkel von 45° mit dem Mast macht. Das obere Nock dieser Raa befindet sich gerade über dem Spiegel oder Hinterschiff und das untere ungefähr in der Mitte des Schiffs, über dem Deck.

BILD des Schiffs.

Holl. Leeuw van het Schip.
Dän. Löven eller Figuren af Skibet.
Schw. Skepps Bild, Lejon.
Engl. The Lion, head or ornamental figure erected on the fore-part of a ship.
Franz. La figure, le lion.

Ital.

Ital. Figura di prua.
Span. Eldeme, la figura de proa.
Port. A figura de proa.

Die vorne am Gallion befindliche Figur, welche gewöhnlich die Gestalt eines Thiers, einer Gottheit, eines sitzenden Frauenzimmers &c. hat. Auf holländischen Schiffen findet man allzeit einen Löwen, als das Wapen des Landes.

BILDWERK.

Holl. Beeldwerk.
Dän. Billedhuggerie.
Schw. Bildhuggeri.
Engl. Sculptures, carvers work or mouldings.
Franz. Soulpture.
Ital. Scultura.
Span. Escultura.
Port. Esculture.

Alles Schnitzwerk und alle Zierrathen welche sich am Gallion und Spiegel, wie auch an den Seitengallerien befinden, und von Bildhauern gemacht werden.

BILLEN des Schiffs.

Holl. Billen.
Dän. Gattet af et Skib eller Laaringen.
Schw. Läring.
Engl. Buttocks.
Franz. Les fesses.
Ital. Il rotondo della poppa.
Span. Cojenadas.
Port. Alhetas.

Die untere Ründung des Schiffs hinten, wodurch der Spiegel mit der Seite des Schiffs vereinigt wird. Breite oder starke Billen haben insonderheit rundgattete Schiffe z. E. Fleuten, Gallioten, Kuffen &c.

BINDSEL.

Holl. Bindzel.
Dän. Bændsel.
Schw. Bänsel.
Engl. Lashing.
Franz. Amarrage à plat.
Ital. Ligatura.
Span. Boton.
Port. Botaõ.

Eine Zusammenbindung zweyer Taue vermittelst eines kurzen Stücks von einer Lien. Es wird solches blos etliche mal um die Taue geschlagen, so dass die Schläge dicht neben einander liegen, und das Ende desselben, befestzt man alsdann. Auf solche Weise legt man um das Ende des Wandtaues und um das stehende Wandtau selbst ein Bindsel Fig. 233. c, c. Ebenfalls auch, um das Ende des Boyereeps und um den Ankerschaft, Fig. 30, f f.

Hart-BINDSEL oder Herz-BINDSEL der Wandtaue.

Holl. Hartbindzel.
Dän. Hierte-Bændsel.
Schw. Hard-Bänsel.
Engl. A seizing of a shroud or stay, close to its dead eye.
Franz. Amarrage en étrive.
Ital. Ligatura mezzo strangulata, ligatura delle bigotte.
Span. Ligatura para embigotar.
Port. Botaõ em cruz para embigotar.

Ist eben das was ein Kreuzbindsel ist, nur sind die Theile oder Schläge desselben blos an der einen Seite gekreuzt. Mit einem solchen Bindsel, Fig. 233, und 511. b b werden die Jungfern eingebunden, damit wenn das Wandtau steifer angesetzt wird, sich solches bey dem Ausspannen noch etwas durch das Bindsel ziehen kann, welches nicht anders als durch Zerspringung des Bindsels geschehen würde, wenn letzteres ganz gekreuzt wäre. Da sich also der um der Jungfer liegende Theil des Wandtaues noch etwas ausdehnet, wenn das Wandtau angesetzt wird, so nimmt ein guter Seemann sich jederzeit in Acht das lose Ende mit dem Obenbindsel nicht zu steif anzulegen, sondern dasselbe etwas schlaf zu lassen.

Oben-BINDSEL der Wandtaue.

Holl. Bovenbindzel.
Dän. Bovenbændsel.
Schw. Bosvenbänsel
Engl. Lashing of the shrouds and stays.
Franz. Amarrage à plat des haubans.
Ital. Ligatura delle sarchie.
Span. Boton de los obenques.
Port. Botaõ dos ovens.

Ein gewöhnliches Bindsel womit das lose Ende des Wandtaues an das stehende Wandtau festgelegt wird. Fig. 233, c.

Kreuz-BINDSEL.

Holl. Kruisbindzel.
Dän. Krydsbændsel.
Schw. Kryssbänsel.
Engl. Seising of a Block &c.
Franz. Amarrage bridé
Ital. Ligatura strangulata.
Span. Ligadura con cruz, ligadura cruzada.
Port. Botaõ em cruz.

Ein Bindsel dessen Theile zwischen den beyden Tauen um welche sie gelegt worden, nochmals durch ein anderes Bindsel, perpendicular mit dem erstern zusammengezogen werden.

Kneif-BINDSEL.

Holl. Knypbindzel.
Dän. Knibebændsel.
Schw. Bänsel at nypa något samman med.
Engl. A lashing to wring two cables or thick ropes together.
Franz. Amarrage à faire approcher deux grosses cordes.
Ital. Ligatura che si torce con manovelle per far avvicinare due capi.
Span. Torton.
Port. Botaõ que se aperta com espeques para atracar dous cabos.

Wenn man um zwey schwere Taue ein Bindsel legen muss, und sie zu steif und dick sind, als dass sie sich an einander bringen lassen, so legt man um beyde erstlich ein Tau oder Bindsel dergestalt, dass solches mit einem Drehbaum zusammen gedrehet werden kann. Dieses Bindsel nennt man ein Kneifbindsel. Wenn die Taue nun dicht an einander gekommen sind, so legt man um dieselben das gehörige Bindsel und lässt das Kneifbindsel wieder los.

Nock-BINDSEL, s. Nockbindsel.

BINNEN.

Holl. Binnen.
Dän. Binden.
Schw. Binnen eller binnen.
Engl. In.
Franz. Dedans.
Ital. Dentro.
Span. Dentro.
Port. Dentro.

Das plattdeutsche Wort für innen oder inwendig im Gegensatz von Buten, (aussen) man gebraucht es in folgendem Verstande.

BINNENHAFEN.

Holl. Binnenhaven.
Dän. Bindenhavn.
Schw. Binnenhamn.
Engl. Basin of a port or that part of the harbour which is shot by a boom.
Franz. Paradis, Chambre d'un port, *in der mittelländischen See.* Darsene *oder* Darce.
Ital. Darsena, Tarsena, Mandracchio.
Span. Ensenada.
Port. Bacia em hum porto.

Der innere Theil eines Hafens welcher am tiefsten in das Land oder in die Stadt gehet, und mit einem Baum oder mit einer Kette versperret wird, zum Unterschied von Butenhafen, (der äussere Hafen) welcher sich vor dem Binnenhafen befindet, und der seines grossen Umfangs wegen nicht mit einer Kette oder einem Baum versperrt werden kann, sondern gewöhnlich nur mit Düc Dalben umgeben ist, hinter welchen die Schiffe gesichert liegen.

BINNENLANDER.

Holl. Binnenlander.
Dän. Et Slags Fartöj i Holland.
Schw. Binnenlander, et Slags Fartyg i Holland.
Engl. A small dutch vessel. (This is nowise like the english bilander.)
Franz. Un petit batiment hollandois.
Ital. Un piccolo bastimento Ollandese, una sorte di balandra.
Span. Un pequeño barco holandes.
Port. Especie de chalupa, ou embarcaçaõ hollandez.

Ein in Holland gebräuchliches einmastiges Fahrzeug, welches von drey Menschen regiert wird. Es ist platt von Boden und führt Schwerdter an den Seiten, die grössten Binnenlander halten ungefähr 60 bis 80 Tonnen.

BINNENLAUFEN.

Holl. Binnenloopen.
Dän. At löbe binden, löbe i en Havn.
Schw. Binnenlöpa.
Engl. To sail into a harbour or river.
Franz. Entrer dans le port.
Ital. Entrar in un porto.
Span. Andar en el puerto.
Port. Ir no porto.

Zuweilen versteht man darunter einlaufen, oder des schlechten Wetters und der Leckasche wegen in einen Hafen segeln. Allgemein heisst es aber in einen Hafen hinein segeln, oder einen Hafen anthun.

BINNENLICHTER, s. Lichter.

BINNENSCHOOT, am Leesegel.

Holl. Binnenschoot van een Leezeil.
Dän. Læseilets Bindenskiöd.
Schw. Läseglets Binnenskot.
Engl. The inner sheet of a studding sail.

Franz.

Franz. L'ecoute des etuines.
Ital. Scotta interiore d'un cortellezzo.
Span. Escota interior de una ala.
Port. Escota interior de hum cutelo.

Die innere Schoot am Leesegel Fig. 529 k k zum Unterschied von Butenschoot, oder die äussere Schoot, Fig. 529. l l.

BINNENSTEVEN vorne, oder BINNENVORSTEVEN.

Holl. Binnensteven.
Dän. Indenstevnen paa Forstevnen.
Schw. Följare innan på Forstäfven.
Engl. The apron.
Franz. Contre-étrave interieur.
Ital. Contraruota interiore.
Span. Contrabranque.
Port. Contraroda.

Ist ein krummes Holz, Fig. 59 a a. welches gewöhnlich aus zwey Stücken zusammengesetzt ist, und in die hohle Bugt des Vorstevens passen muss, um an denselben gespikert zu werden. Es dient dieser Binnenvorsteven zur Verstärkung des Vorsteven. Man macht ihn eben so breit als den Vorsteven aber nur ⅘ so dick. Das untere Stück desselben hat zuweilen die Gestalt einer Knie, wovon der stehende Arm mit dem Vorsteven und der liegende mit dem Kiel verbunden ist.

BINNENSTEVEN hinten, oder Binnenhintersteven.

Holl. Binnenagtersteven.
Dän. Indenstevnen paa Agterstevnen.
Schw. Följare innan på Ackterstäfven.
Engl. The inner-post, which is seldom seen in english built vessels.
Franz. Contre-étambot interieur.
Ital. Contra-asta interiore di poppa.
Span. Albitana del codaste.
Port. Contracadaste.

Ein Stück Holz welches zur Verstärkung des Hintersteven dient und an die innere Seite desselben gebolzt ist, so wie der lose Hintersteven an die äussere Seite.

BINNUNG, (beym Kahnbauer.)

Ist auf einem flachen Flussschiff, das an jeder Seite des obern Randes, an der obersten Planke, inwendig und auf den Stangen der Knie befestigte Holz, welches 6 Zoll hoch und 5 Zoll dick, und so lang ist, dass es vom Stäbeblock h a im Vordertheil bis zum Hintertheil des Schiffs reicht. In der Fig. 598 wird die Binnung durch den Gangbord D E bedeckt, denn sie liegt genau hinter diesem. Der Zweck der Binnung ist, der Fütterung D F zur Unterstützung zu dienen.

BIREMES.

Wir werden unter dem Artikel Schiffbau bey den Römern, Gelegenheit haben weitläuftiger von diesen so bekannten Schiffen der Alten zu handeln.

BIT.

Holl. Bit.
Dän. Krigen.
Schw. Kriet.
Engl. Bite.
Franz. La taillemer ou la partie inferieure du l'avant.
Ital. Tagliamare.
Span. Tajamar.
Port. Talhamar.

Heisst auch an etlichen Orten die Schärfe des Schiffs vorne, wo solches das Wasser schneidet.

BITTERENDEN.

Holl. Bitterenden.
Dän. Gamle Tov-Ender.
Schw. Gamla Tåg ändar.
Engl. Junk.
Franz. Bouts de cables.
Ital. Pezzi corti d'una gomena.
Span. Trozos de cable.
Port. Troças de amarra.

Kurze Stücke oder Enden von alten Tauen.

BLADE, Blaken (beym Kahnbauer.)

Diejenigen Bohlen (Fig. 598. c d) welche auf dem Boden eines flachen Fahrzeugs aufgenagelt werden, und zwar nach der Breite des Bodens auf denen Stellen wo die Planken des Schiffbodens zusammengesetzt sind, (s. Wechsel). Diese Blade halten die in der Länge zusammengesetzten Bodenplanken fest zusammen. Sie sind 3 Zoll dick wie die Bohlen des Bodens und ½ Fuss breit, und werden mit hölzernen Nägeln, wozu die Löcher mit dem Stangenbohrer vorgebohrt werden, befestigt. Diese Bohlen liegen also der Breite nach über dem Boden und es stehen zwey Blade manchmal 10 bis 12 Zoll von einander, so wie es die Wechselung erfordert, weil ein jedes Blad einen Wechsel bedeckt.

BLADUNG, Laschung, Blattung, (beym Kahnbauer.)

Die Art und Weise wie man zwey Seitenplanken eines grossen Kahns zusammen setzt, so insgemein aus zwey Stücken bestehet. An einem Ende

Ende beyder Plankenhälften, die der Schiffszimmermann zusammen setzen will, wird 15 Zoll vom Ende entfernt, auf halbes Holz eingesäget, und nachher wird mit der Axt dieses Ende bis zum Schnitt zur halben Dicke verdünnet. Beyde verdünnete Enden werden nun in einander gestossen und mit eisernen Nägeln befestigt.

BLAFFERNAGEL, s. Nagel.

BLAFTERN, s. Killen.

BLASEBALKEN.

Holl. Blaasbalk.
Dän. Gallion Bræder.
Schw. Bräder under Gallionsknän at forhindra Störtningen af Sjön.
Engl. Wash-boards under the cheeks or doubling of the cut-wather, or the planks nailed on the outside of it underneath the cheeks of the head.
Franz. Tambour d'eperon, mouchoir, ou remplissage sous les jottereaux.
Ital. Battimare.
Span. Batidero.
Port. Chapuzes das curvas do beque.

So nennt man den unter der untersten Schliessknie des Gallions befindlichen Theil von Planken, Fig. 235. G. die den Winkel oder die Lücke ausfüllen, den die hervorspringende untere Schliessknie mit dem Bug macht. Es wird dadurch verhindert, dass die Wellen nicht mit Gewalt unter die Schliessknie stossen, sondern sich sanft brechen.

BLATT eines Riemen.

Holl. Blad van een Riem.
Dän. Blad paa en Aare.
Schw. Ar-Blad.
Engl. The blade or wash of an oar.
Franz. Pelle d'aviron.
Ital. Pala d'un remo.
Span. Pala de un remo.
Port. Pala de hum remo.

s. Riem.

BLATT des Ankers, s. Ankerflügel.

BLATTUNG, s. Bladung.

BLAU am Holz.

Holl. Het Blaauw aan't Hout.

Ist noch eine Art Spint bey Föhrenholz. Bey Eichenholz aber, welches eine Zeitlang im Wasser gelegen, nennt man Blau, diejenigen Stellen worinn das Wasser gezogen und welche blau scheinen, man hält solches für eine gute Eigenschaft des Holzes. Wenn das Holz aber eine kurze Zeit wieder aus dem Wasser gewesen, werden diese Stellen wieder weiss.

BLAUE Flagge, s. Flagge.

BLEIBEN. Das Schiff ist geblieben.

Holl. Blyven.
Dän. Blive.
Schw. Blifva.
Engl. To be lost.
Franz. Perir.
Ital. Perire.
Span. Perecer.
Port. Perecer.

Man sagt von einem Schiffe es ist geblieben, wenn es untergegangen, oder verlohren ist.

BLEILOTH, s. Loth.

BLEINAGEL, s. Nagel.

BLICKFEUER.

Holl. Blik-Vuuren.
Dän. Blik Fyr.
Schw. Blik Fyr, Signal Fyr.
Engl. Signals made by false fires.
Franz. Faux feux.
Ital. Falsi fuochi.
Span. Fuegos falsos, señales de fuego.
Port. Fogos falsos.

So werden gewisse Signäle genannt, die man in der Nacht auf Schiffen durch Ansteckung etwas Pulvers von Zeit zu Zeit macht, um sich unter einander Nachricht zu geben, wo man sich befindet.

Die Vor-Segel liegen BLIND.

Holl. De Voorzeilen leggen blind.
Dän. Forseilene ligge blind.
Schw. För Seglen ligger blind.
Engl. The after-sails becalm the fore-sails.
Franz. Les voiles de l'arriere derobent le vent à celles de l'avant.
Ital. Le vele di poppa togliono il vento alle vele di prua.
Span. Las velas de proa están al socaire, las velas de popa quitan el viento a las de proa.
Port. A gavia assombra o velacho indo em popa.

Wird von denjenigen Segeln eines Schiffs gesagt, welchen der Wind von den andern Segeln aufgefangen oder genommen wird. Z. E. wenn man vor dem Winde segelt, so liegen die Vorsegel blind weil die Hintersegel ihnen den Wind auffangen.

BLIND.

BLINDSTEHENDER Anker, ſ. Anker. No. 86.

BLINDSTEHENDE Ankerboye, ſ. Anker. No. 148.

BLIND vors Gat, ſ. Brodgewinner.

BLINDE, groſſe BLINDE, Unter-BLINDE.

Holl. Blinde, Onderblinde.
Dän. Blinden.
Schw. Blinda.
Engl. Sprit-ſail of a ſhip.
Franz. Civadiere.
Ital. Civada.
Span. Cebadera, ó Cebo.
Port. Cevadeira.

Das unterſte Segel des Bugſpriets, ſ. ein mehreres unter Segel.

Augen der BLINDE.

Holl. Oogen van de Blinde.
Dän. Ojnene, paa Blinden.
Schw. Ogon på Blinden.
Engl. The eyes or holes of the ſprit-ſail of a ſhip.
Franz. Les trous ou les yeux de la civadiere.
Ital. Occhj della civada.
Span. Deſaguaderos.
Port. Oculos o burracos da cevadeira.

ſ. blinde.

Toppenants der BLINDE, ſ. Toppenants.

Spaniſche Toppenants der BLINDE, ſ. Toppenants.

Triſſen der BLINDE, ſ. Triſſen.

Schoten der BLINDE, ſ. Schoten.

Kreuzreeſen der BLINDE, ſ. Reeſen.

Schieb-BLINDE.

Holl. Schuifblinde.
Dän. Boyten-Blinden.
Schw. Skufblinda.
Engl. Bowſprit-top-ſail or ſprit-top-ſail.
Franz. Contrecivadiere.
Ital. Contracivada.
Span. Contracebadera, ò Contracebo.
Port. Sobrecevadeira.

Das oberſte Segel des Bugſpriets, ſ. Segel.

Oben-BLINDE.

Holl. Bovenblinde.
Dän. Bovenblinden.
Schw. Bofvenblinda.
Engl. Bowſprit-top-ſail.
Franz. Perroquet du beaupré.
Ital. Contracivada.
Span. Contracebadera, Sobrecebadera.
Holl. Sobrecevadeira.

So nannte man in ältern Zeiten die jetzige Schiebblinde welche ſich damals an der Stenge des Bugſpriets befand, ſ. Segel.

BLINDE Klippen.

Holl. Blinde Klippen.
Dän. Blinder, Blindklipper, hvorpaa Bölgerne brydes.
Schw. Blindklippor.
Engl. Breackers.
Franz. Briſans.
Ital. Scoglj a ſior d'acqua.
Span. Abrojos. Una laja.
Port. Cachopos, rochedos à flor d'agua.

Klippen die etwas unter der Oberfläche des Waſſers liegen und über welche ein Schiff nicht ohne Gefahr anzuſtoſſen fahren kann.

BLINDEN oder BLINDE-Luken vor den Fenſtern der Kajüte.

Span. Blinden.
Ital. Blind-Luger. Lendſe-Skoder eller Lemmer for Kahyts Vinduerne.
Schw. Blind Lukor.
Engl. Dead-lights.
Franz. Faux fabords ou faux mantelets pour les fenêtres de la poupe.
Ital. Contra portelli o fineſtre oſcure.
Spao. Gualdrines.
Port. Poſtigos de pao.

Luken, welche man bey ſchwerem Sturm vor die Kajütsfenſtern ſetzt, damit ſolche nicht von der See eingeſchlagen werden.

BLINK.

Holl. Blink.
Dän. Et klart Sted eller Plet paa Himmelen i Taage.
Schw. Et klart Ställe på Himmelen i Töken.
Engl. A clear ſpot in a clowdy Sky.
Franz. Eclairci ou clairon.
Ital. Chiarore, ſchiarito nel cielo.
Span. Una claridad en un cielo anublado.
Port. Claraõ que ſe vé no Ceo em tempo oſcuro.

Eine klare Stelle am Himmel, die ſich zuweilen bey neblichten oder dunkeln Wetter zeigt.

BLOCK.

BLOCK.

Holl. Blok.
Dän. Blok.
Schw. Bläck.
Engl. Block.
Franz. Poulie.
Ital. Bozzello.
Span. Moton, Cuadernal.
Port. Mutaõ.

Ein allgemein bekanntes mechanisches Werkzeug, das insonderheit auf Schiffen von unendlichem Gebrauch ist. Es besteht aus einem Gehäuse Fig. 142, a, das nach dem verschiedenen Gebrauch der Blöcke mancherley Gestalt hat. Das Haus oder Gehäuse eines einscheibigten Blocks 142. a, hat die Gestalt einer platten Melone. Zwischen den grösten Seiten ist eine länglichte Oefnung gemacht, welche man den Raum nennt. und in diesem befindet sich eine Scheibe c die sich um eine Axis b drehet, welche der Nagel des Blocks heist, und durch die Mitte des Blocks und der Scheibe geht. Die inwendige untere Seite des Raums wird der Heerd genannt, wenn daher das Loch der Scheibe zu gros geworden, und dieselbe unten anstöst, so sagt man, der Block läuft auf dem Heerd. In der Mitte auf den grösten äussern Seiten ist auch nach der Länge des Blocks eine Rinne, oder Höhlung x gemacht, welche die Keep des Blocks genannt wird, und um welche entweder ein Strop Fig. 144. b, oder ein eiserner Beschlag Fig. 149. b, zu liegen kömmt, vermittelst welches man den Block irgendwo fest machen kann. Es giebt noch andere Arten Blöcke, die unter dem Namen Grenadier, Schildpat, Tausendbein, Jungfern, Doodshooften, Spinnkopfhölzer oder Spriethölzer bekannt sind. Die Scheiben der Blöcke werden gewöhnlich von Pockholz gemacht, zuweilen aber auch von Messing oder anderm Metall; insonderheit findet man dieses bey schweren Blöcken, die mehr als eine Scheibe haben. Die Scheibe muss eben so dick seyn als das Tau welches um dieselbe fährt, und der Umkreis dabey etwas ausgehöhlt, damit das Tau desto besser darauf liege. Der Diameter oder die Höhe der Scheibe ist sechsmal so gros als die Dicke derselben. Etliche Scheiben sind auch von Pockholz und haben in der Mitte wodurch der Nagel geht eine metallene Büchse s. Büchse.

Theile eines Blocks.

1. Der Kasten, das Haus oder Gehäuse eines BLOCKS.

Holl. Het Huis.
Dän. Blokhuset.
Schw. Hus, Bläck-Hus.
Engl. The shell.
Franz. Le corps de la poulie, caisse de poulie.
Ital. Cassa d'un bozzello.
Span. Cuerpo. ó la Caja.
Port. Caixa do mutaõ.

s. Block.

2. Der Raum oder das Scheibengat eines BLOCKS.

Holl. Ruim, Schyfgat.
Dän. Skivgattet.
Schw. Skifgattet.
Engl. The channel or vacant place in a block, which contains the sheave.
Franz. La mortaise.
Ital. Occhio d'un bozzello.
Span. La mortaja.
Port. O gorne.

s. Block.

3. Der Nagel eines BLOCKS.

Holl. Nagel.
Dän. Naglen.
Schw. Nagel.
Engl. The pin.
Franz. L'essieu, goujon de poulie.
Ital. Perno d'un bozzello.
Span. Perno del moton.
Port. Perno.

s. Block.

4. Die Scheibe eines BLOCKS.

Holl. Schyf.
Dän. Skiven.
Schw. Skifva.
Engl. The sheave.
Franz. Le rouet.
Ital. Poleggia.
Span. Roldana.
Port. Roldana ou Roda.

s. Block.

5. Der Stropp um einen BLOCK.

Holl. Stropp.
Dän. Stroppen paa Blokken.
Schw. Stropp.
Engl. The strops.
Franz. L'estrop.
Ital. Stroppo.
Span. Garganteadura.
Port. Alsa.

s. Block.

6. Die

6. Die Keep eines BLOCKS.

Holl. Keep.
Dän. Kæben.
Schw. Käben.
Engl. Notch.
Franz. Gonjure ou rainure.
Ital. Incanalatura, incastro.
Span. Canalita.
Port. Gaiva.

7. Heerd eines BLOCKS.

Holl. Haard.
Dän. Underste Side af Skifgattet.
Schw. Understa Kant eller Botten i Skifgattet.
Engl. The bottom of the channel of a block.
Franz. Le fond de la mortaise d'une poulie.
Ital. Il fondo dell' occhio d'un bozzello.
Span. El fondo de la mortaja de un moton.
Port. O fondo do gorne de hum moutaõ.

Ein einscheibigter BLOCK.

Holl. Een enkelde Blok, een Blok met een Schyf.
Dän. Enkelte Blok.
Schw. Enskifve Bläck.
Engl. Single block.
Franz. Poulie simple.
Ital. Bozzello semplice.
Span. Moton.
Port. Moutaõ.

Ein Block welcher nur eine Scheibe hat. Man hat einscheibigte Blöcke Fig. 144. b, die gestropt, und mit einem Auge x versehen sind, vermittelst welches sie um eine Raa oder an einen andern Ort, wo sie dienen sollen, befestigt werden. Auch giebt es einscheibigte Blöcke die ebenfalls auf solche Weise gestropt sind, woran sich aber ein Hunsfot, und ein Auge Fig. 179. befindet, um zum untersten Block einer Talje zu dienen. Noch andere einscheibigte Blöcke giebt es mit Beschlag.

Ein zweyscheibigter BLOCK.

Holl. Een dubbelde Blok, een Blok met twee Schyven.
Dän. Tveskivede Blok eller toskivede Blok.
Schw. Tväskifve Bläck.
Engl. A block with two sheaves.
Franz. Poulie à deux rouets.
Ital. Bozzello di due occhj.
Span. Cuadernal de dos ojos.
Port. Cadernal de dous gornes.

Ein Block in dessem Gehäuse sich zwey Scheiben in paralleler Richtung neben einander befinden Fig. 153. Eben so hat man dreyscheibigte und vierscheibigte Blöcke Fig. 149. und Fig. 186.

Viol-BLOCK oder Violin-BLOCK.

Holl. Violblok.
Dän. Fiolblok.
Schw. Doubbla-Bläck, Fiolbläck.
Engl. A long tackle-block.
Franz. Poulie double de palan.
Holl. Taglia.
Dän. Polea.
Port. Moutaõ de emtalha.

Ein aus einem Stück gemachter doppelter einscheibigter Block, Fig 156, wovon der untere etwas kleiner als der obere ist. Es dient dieser Block gewöhnlich zum obern Block einer Talje, Fig. 179. a, allein jetzt nimmt man fast jederzeit zweyscheibigte Blöcke dazu, weil erstere Ursache sind, dass sich der Läufer leicht verwickelt oder unklar wird.

Haken-BLOCK, Hak-BLOCK oder BLOCK mit einem Haken.

Holl. Blok met een Haak.
Dän. Hageblok.
Schw. Hakebläck.
Engl. A single block with a hook.
Franz. Poulie simple à croc.
Ital. Bozzello con gancio di ferro.
Span. Moton de gancho.
Port. Moutaõ de gato.

Ein Block mit einem Haken, (Fig. 214. b.) der entweder gestropt ist (Fig. 162. a.) oder auch mit Eisen beschlagen. (Fig. 147. und 149. b.)

Warrel-BLOCK oder BLOCK mit einem Warrel.

Holl. Warrelblok.
Dän. Hvirvelblok.
Schw. Varrelbläck, Bläck som snorras omkring.
Engl. An iron-bound Block with a swivel-hook.
Franz. Poulie à tourniquet.
Ital. Bozzello con gancio di ferro che vira.
Span. Moton de torno.
Port. Moutaõ de torno.

Ein Block (Fig. 158.) woran sich ein eiserner Haken befindet, der auf eine Platte geklunken ist, so dass er sich herum drehen kann. Man gebraucht der-

dergleichen Blöcke gewöhnlich zum untern Block der Marsfegel-Fallen, und auf englifchen Schiffen zum untern Stengenwind-Block. (Fig. 600. b.) Der Warrel oder Wirbel dient dazu, daſs man den Block herum drehen kann, wenn die Parten des Läufers fich kreuzen oder unklar werden, welches bey neuem Tauwerk gewöhnlich der Fall ift.

Steert-BLOCK.

Holl. Steertblok, Staartblok.
Dän. Sterteblok.
Schw. Stjert Bläck.
Engl. Tail-block.
Franz. Poulie fimple à fouet.
Ital. Bozzello di coda.
Span. Moton de rabiza.
Port. Montaõ de rabinho ou rabicho.

Ein Block (Fig. 157) woran ein Ende oder Stück von einem Tau geftropt ift, vermittelft welches derfelbe an ein Stag oder Wandtau befeftigt werden kann.

Gien-BLOCK.

Holl. Geinblok of Jynblok.
Dän. Gieblok eller Gierblok.
Schw. Ginebläck.
Engl. A winding tackle-block with two or three fheaves.
Franz. Poulie de caliorne à deux ou trois rouets.
Ital. Bozzello di due, tre o quattro occhj.
Span. Cuadernal.
Port. Cadernal.

Blöcke mit 2, 3 oder mehreren Scheiben die zu einer Gien gebraucht werden, f. Gien.

Fuſs-BLOCK.

Holl. Voetblok.
Dän. Fodblok.
Schw. Fotbläck.
Engl. Quarter-block.
Franz. Poulie de retour.
Ital. Bozzello di retorno.
Span. Moton de retorno.
Port. Montaõ de retorno.

Ein einfcheibigter Block (Fig. 179. c) der irgendwo feft gemacht wird, und wodurch das Ende von dem Läufer einer Taſje oder Gien fährt, um folchem eine andere Richtung zu geben. So findet man z. E. Fuſsblöcke auf dem Deck, wodurch das laufende Tauwerk der Segel fährt, damit das Volk mit ungleich mehrerer Kraft von unten nach oben ziehen kann.

Kinbacks-BLOCK oder Lothliens-BLOCK.

Holl. Kinnebaksblok.
Dän. Kindbaksblok eller Kaftblok.
Schw. Kipbläck.
Engl. Snatch-block.
Franz. Poulie coupée ou à dent (vulgo galoche.)
Ital. Paftecca.
Span Patefca.
Port. Patefca.

Ein einfcheibigter Block (Fig. 161.) welcher an der einen breiten Seite einen Ausfchnitt hat, fo daſs man durch denfelben ein Tau über die Scheibe legen kann, ohne es einfcheeren zu dürfen, wie es bey andern Blöcken erfordert wird. Es fahren infonderheit die Bulienen des groffen Segels über Kimbacksblöcke, weil man folche jedesmal bey dem Wenden eines Schiffs wieder aus denfelben herausnehmen muſs. Auch werden diefe Blöcke zu den Lothlienen gebraucht.

Kat-BLOCK.

Holl. Katblok.
Dän. Katteblok.
Schw. Kttbläck.
Engl. Cat-block.
Franz. Poulie de capon.
Ital. Bozzello di cappone.
Span. Cuadernal de gata.
Port. Cadernal de turcõ.

Ein groffer dreyfcheibigter, mit Eifen befchlagener Block (Fig. 149. b) woran fich ein Haken befindet um damit den Ring des Ankers zu faffen, wenn derfelbe aufgekattet werden foll. Man fieht diefen Block auch in der Fig. 19. a.

Kardeel-BLOCK.

Holl. Kardeelblok.
Dän. Cordelsblok.
Schw. Cardelbläck.
Engl. Gear-block.
Franz. Poulie de driffe.
Ital. Bozzello della drizza.
Span. Cuadernal de paloma.
Port. Cadernal de paloma.

Hierunter verfteht man groffe dreyfcheibigte und geftropte Blöcke, wodurch die Kardeelläufer fahren. Einer davon ift, an einem Hanger unter dem Efelshaupt und der andere an einer der untern Raaen befeftigt. Man fieht fie Fig. 103. h. h.

BLOCK am Ende der groffen Raa, für die Marsfegelfchoten und groffen Toppenants.

Holl.

Holl. Marsschootenblok.
Dän. Mærse-Skiöd-Blok paa Nokken af Under-Raaen.
Schw. Märs-Skot-Bläck.
Engl. Top-sail-sheet-block.
Franz. Poulie à talon, ou de bout de vergue.
Ital. Bozzello delle scotte di gabia e degli amantigli grandi.
Span. Moton de las escotas de gabia y de los amantillos grandes.
Port. Moutaõ das escotas da gavia e dos amantilhos grandes.

Ein Block (Fig. 155) am Nock der grossen Raa worinn sich zwey Scheiben die rechtwinklicht über einander liegen befinden, und wovon die untere grösser ist als die obere. Es wird dieser Block vermittelst des gestropten Auges a, an das Nock der grossen Raa gehänkt. Um die grösste Scheibe fährt die Schoote des Marssegels und um die kleinste der Toppenant von der grossen Raa, der auch über einen andern unter dem Eselshaupt hängenden Block Fig. 160 geschoren ist. Jetzt sind die Toppenants gewöhnlich nur einfach und an das Nock der Raa befestigt, fahren auch nur blos um einen Block unter dem Eselshaupt. Nach ersterer Art sieht man diesen Block deutlich in der Fig. 100. und Fig. 103. a a.

Toppenants-BLOCK der Marssegel.

Holl. Toppenantsblok van het Marszeil.
Dän. Mærse-Toplents-Blok.
Schw. Märs-Toppläntе-Bläck.
Engl. Lift-block of a top-sail.
Franz. Poulie de balancine.
Ital. Bozzello degli amantichi di gabia.
Span. Moton de los amantillos de gabia.
Port. Moutaõ dos amantilhos de gavia.

Ein einscheibigter Block, welcher sich an dem Nock der Marsraa befindet, und durch welchen der Toppenant des Marssegels fährt. Jetzt ist ebenfalls dieser Toppenant einfach und blos an die Raa befestigt.

Werft-BLOCK oder Helling-BLOCK.

Holl. Werftblok, Hellingblok.
Dän. Verft-Blok at vinde Skibet op med.
Schw. Ginebläcken at vinda Skeppet up på Uphalnings-Platsen.
Engl. Large leading-blocks with brass sheaves made use of in the dock-yards.
Franz. Poulies longues à rouets de fonte,
Ital. Taglia d'occhio.
Span. Polea grande de tres ojos.
Port. Polea grande de tres gornes.

Ein langer Block Fig. 174 mit 3 oder mehrern metallenen Scheiben unter einander, welcher an einem Pfahl, der sich oben an dem Ende der Helling befindet, befestigt ist. Ein ähnlicher Block mit einem Haken wird an den Bügel des Schleeps Fig. 635. a a gehaket und durch beyde ein Läufer geschoren, worauf man mit einem Erdspill windet, um das auf den Schleep gebrachte Schiff aufzuholen.

Bullen-BLOCK.

Holl. Gienblok aan een Onderligger om het Schip te kielhaalen.
Dän. Gierblok at kiölhale Skibet.
Schw. Girebläck at kölhala eller kränga Skeppet.
Engl. Careening-block.
Franz. Poulie de carene.
Ital. Bozzello di carenare.
Span. Cuadernal de tumbar.
Port. Cadernal de crenar.

Ein schwerer Gienblock mit mehrern Scheiben, der zuweilen wie Fig. 173. gestaltet ist. Er wird bey dem Kielholen eines Schiffs gebraucht, indem über die Scheiben die schweren Gienläufer fahren, womit das Schiff auf die Seite gewunden wird.

Stengenwindreeps-BLOCK.

Holl. Stengwinderblok.
Dän. Stængevindreeps-Blok.
Schw. Stängvindreps-Bläck.
Engl. Top-block.
Franz. Poulie de guinderesse.
Ital. Bozzello del capo buon.
Span. Moton de virador.
Port Moutaõ do amante.

Ein einscheibigter, mit Eisen beschlagener und mit einem Haken versehener Block (Fig. 147.) der an einen unter dem Eselshaupt befindlichen Augbolzen gehaket wird, und durch den das Stengenwindreep fährt, s. Fig. 237.

Bauchgordings-BLOCK.

Holl. Buikgordingsblok.
Dän. Buggaardings-Blok.
Schw. Bukgårdingsbläck
Engl. Clue-line-block.
Franz. Poulie de fous vergue.
Ital. Bozzello degli imbrogli, o dei mesi di gabia.
Span. Moton de los brioles.
Port. Moutaõ dos briois.

Die an der Raa befindlichen Blöcke, wodurch die Bauchgordingen fahren, f. Bauchgordingen.

Nockgordings-BLOCK.

Holl. Nokgordingsblok.
Dän. Nokgaardings-Blok.
Schw. Näckgärdings-Bläck.
Engl. Leech-lines-block.
Franz. Poulie de cargue bouline, de bloc.
Ital. Bozzello dei ferrapennoni.
Span. Moton de los apagapenoles.
Port. Moutaõ dos apagapenois e das cergideiras.

Die an der Raa befindlichen Blöcke für die Nockgordingen, f. Nockgordingen.

Geitau-BLOCK.

Holl. Gytouwsblok.
Dän. Gittovs-Blok.
Schw. Gigtägs-Bläck.
Engl. Clue-garnets and clue-lines-block.
Franz. Poulie de cargue point.
Ital. Bozzello per le fagole delle bugne.
Span. Moton de los palanquines y chafaldetes.
Port. Moutaõ dos eftingues.

Die an der Raa und dem Schoothorn der Segel befindlichen Blöcke für die Geitauen.

Fall-BLOCK.

Holl. Valblok.
Dän. Fald-Blok.
Schw. Fall-Bläck.
Engl. Top-fails haliard-block.
Franz. Poulie des drifles des huniers.
Ital. Bozzello delle drizze di gabia e di pappafico.
Span. Moton de las drizas de gabia.
Port. Moutaõ das aderiças de gavia.

Der Block wodurch die Fallen der Mars- und Leefegel fahren, f. Fall.

Hanger-BLOCK.

Holl. Hangerblok.
Dän. Hanger-Blok.
Schw. Hangar-Bläck.
Engl. Tackle-pendents-block.
Franz. Poulie des pendeurs des mâts.
Ital. Bozzello delle corone degli amanti fenali.
Span. Cuadernal de las coronas de los aparejos reales.
Port Gadernal das coroas dos aparelhos reaes

Der an den Hangern befindliche zwey- oder dreyfcheibigte Block, welcher zum obern Block der Seitentakel dient und wodurch die Läufer derfelben gefchoren werden.

Ohrliets-BLOCK.

Holl. Oorlietsblok.
Dän. Orliets-Blok.
Schw. Orliets-Bläck.
Engl. The block under the caps for the top-gallant-fheets and lifts of the top-fails.
Franz. Poulie fous le chouquet pour les écoutes des perroquets et les balancines des huniers.
Ital. Bozzello dei capi di moro per le fcotte dei pappafichi e amantichi di gabia.
Span. Moton de los tamboretes de los mafteleros por los efcotines de los juanetes y amantillos de gabia.
Port. Moutaõ das pegas dos maftareos por as efcotas dos juanetes e amantilhos da gavia.

Diefes war in ältern Zeiten ein Block der an beyden Seiten des Bram-Efelshaupt fafs, und wodurch die Marstoppenants fuhren, welche als Bramfchoten dienten. Wenn diefe Blöcke abgenommen wurden, hieng man die Efelsohren wieder ein, denn man konnte das grofse Marsfegel nicht eher laufen laffen, bis die groffen Bramfchoten eingeknebelt waren. Jetzt fahren die Marstoppenants gewöhnlich einfach und man hat daher auch befondere Bramfchoten. Auf etlichen Kriegsfchiffen find die Orlietsblöcke noch im Gebrauch.

Leefegelsfall-BLOCK.

Holl. Lyzeilsvalblok.
Dän. Læfejletsfald-Blok.
Schw. Läfegletsfall-Bläck.
Engl. Jewels-block.
Franz. Poulie frappée aux bouts des vergues baffes pour les driffes des bonnettes.
Ital. Bozzello della drizza dello fcopamare e dei cortellazzi.
Span. Moton por las drizas de las raftreras y alas.
Port. Moutaõ das adriças das baredouras e dos cutelos.

Ein einfcheibigter Block an dem Ende einer Mars oder Bramraa, über welchen die Fall eines Leefegels fährt.

Der

Der lange BLOCK an der Bugſprietwuhling, ſ. Tauſendbein.

Doodshofdts-BLOCK.

Holl. Doodshoofd.
Dän. Dokshoved.
Schw. Dodkopp.
Engl. All kind of dead-eyes and dead-blocks, excepting thoſe which are employed for ſetting up the ſhrouds, which are called in german *Jungfern*.
Franz. Moque.
Ital. Bigotta.
Span. Bigota de eſtay, bigota ciega.
Port. Sapata.

Ein Block in deſſem Gehäuſe keine Scheibe ſondern nur in der Mitte eine bloſſe Oefnung iſt, welche man das Doodsmannsauge nennt und wodurch ein Tau fahren kann. ſ. Fig. 181 und 182 a. b. Der gröſste von dieſen Art Blöcken iſt der groſſe Stagblock.

Groſſe Stag-BLOCK oder groſſe Doodshofdt.

Holl. Groote Stagblok.
Dän. Store Stag-Blok.
Schw. Stora Stag-Bläck
Engl. Heart.
Franz. Moque du grand étai, Moque à un trou.
Ital. Bigotta di ſtrallo.
Span. Bigota del eſtay mayor.
Port. Sapata do eſtay grande.

Dieſe Art Blöcke Fig. 181. haben eine etwas länglichte Geſtalt und um dieſelben befindet ſich eine Keep worinn man das Stag legt, welches alsdann feſt um den Block geſtropt wird. Am Ende des Stagkragens befindet ſich ein ähnlicher Block, und durch das Doodsmannsauge dieſer beyden wird ein gut beſchmiertes Taljereep geſchoren, womit das Stag angeſetzt wird, ſ. Stag.

Spriet-BLOCK, Spinnkopf-BLOCK oder Sprietholz, Spinnkopf.

Holl. Spruitblok.
Dän. Flynder-Blok til Hanefoden.
Schw. Dodkopp med många Häl, Spryt-Bläck.
Engl. The dead eye of a crow-foot.
Franz. Moque d'araignée, moque de trelingage.
Ital. Bigotta con molti occhj.
Span. Liebre por la araña de la mezana.
Port. Sapata.

Ein länglichtes Holz oder Block Fig. 182. e und d welcher mehrere in einer Linie befindliche Augen hat, wodurch der Hahnpoth an den Marſſen oder an der Beſahn fährt, ſ. Hahnpoth. Auf Schmacken und Kuffen verſteht man unter Sprietblock, den, zwiſchen dem Maſt und der Gaffel befindlichen Block, welcher mit zweyen einander entgegen ſtehenden Scheiben verſehen iſt, wodurch der jetzt einfache Hahnpoth und der Dirk fährt.

Spriet-BLOCK, mit drey Augen.

Holl. Spruitblok met drie Oogen.
Dän. Flynder-Blok med tre Ojne.
Schw. Spryt-Bläck med 3ne Häl.
Engl. An oblong dead eye with three holes.
Franz. Moque à trois trous.
Ital. Bigotta lunga con tre occhj.
Span. Liebre de tres ojos.
Port. Sapata de 3 olhos.

Dieſer Art Block Fig. 182. c dient eben ſo wie der vorhergehende an ſolchen Stellen wo 3 Taue in der Geſtalt eines Hahnpoths geſchoren werden ſollen.

Ein laufender BLOCK.

Holl. Een loopende Blok.
Dän. Löbende Blok.
Schw. Löpande Bläck.
Engl. A running block.
Franz. Poulie courante.
Ital. Bozzello corrente.
Span. Moton corrente.
Port. Moutaõ corrente.

Ein Block der keine feſte Stelle hat, ſondern ſich auf und nieder, oder hin und her bewegen kann; ſo iſt z. E. der Block an einer Mantel ein laufender Block.

Ein geſtropter BLOCK.

Holl. Geſtropte Blok.
Dän. Stropped Blok.
Schw. Stroppat Bläck.
Engl. A ſtropped block.
Franz. Poulie étropée.
Ital. Bozzello ſtroppato.
Span. Moton engargantado.
Port. Moutaõ aguantado, ou com alſa.

Ein Block der mit einem Strop verſehen, oder um welchen ein Strop gelegt iſt, Fig. 144. b. und 146. ſ. Einen Block ſtropped und Strop.

Ein

Ein kahler BLOCK.

Holl. Een kaal Blok.
Dän. Ustropped Blok.
Schw. Kal Bläck eller unstroppat Bläck.
Engl. Unstropped block.
Franz. Poulie detropée.
Ital. Bozzello distroppato.
Span. Moton desengargantado.
Port. Moutaõ desaguantado.

Ein Block ohne Strop oder ohne Beschlag.

BLOCK an BLOCK.

Holl. Blok aan Blok.
Dän. Blok om Blok.
Schw. Bläck om Bläck.
Engl. Block and block.
Franz. Situation d'un palan dont le garant est halé autant qu'il est possible et dont les deux poulies se touchent ou se baisent.
Ital. I bozzelli d'un paranco si toccano.
Span. Los motones del aparejo se besan, ó están a besar. El aparejo está serrado.
Port. O aparelho está cerrado.

Wird gesagt, wenn die Blöcke einer Talje oder einer Gien dicht an einander gekommen sind, so dass man nicht mehr holen kann, ohne dieselben wieder aus einander zu bringen oder abzuschaken.

Der BLOCK läuft auf dem Heerd.

Holl. De Blok, of de Schyf loopt op de Haard.
Dän. Skiven er uklar.
Schw. Skifvan är oklar.
Engl. The sheave runs foul.
Franz. Le rouet touche le fond de la poulie.
Ital. La poleggia tocca il fondo della cassa del bozzello.
Span. La roldana del moton està sentada.
Port. A roda do moutaõ està sentada.

Wird von einem Block gesagt, wenn dessen Scheibe verschleten oder das Auge derselben zu gross geworden, so dass der Rand bey dem herumlaufen unten an den Raum des Blocks stösst.

Einen BLOCK stroppen.

Holl. Een Blok stroppen.
Dän. Stroppe en Blok.
Schw. Stroppa en Bläck.
Engl. To strop a block.
Franz. Estroper une poulie.
Ital. Stroppare un bozzello.
Span. Engargantar un moton.
Port. Aguantar hum moutaõ.

Heisst einen Strop um einen Block legen, solches geschiehet, indem man das Tau welches zum Strop dienen soll, um die Keep des Blocks legt, Fig. 143. c c c, und auf dem Block mit einem Bindsel befestiget, Fig. 144.

Stapel-BLOCK.

Holl. Stapelblok.
Dän. Stapel-Blok.
Schw. Stapel-Bläck.
Engl. The blocks upon which the Keel of a ship is laid while she is building.
Franz. Tins.
Ital. Tacchj.
Span. Picaderos.
Port. Picadeiras.

So heissen die Klötze a. a. a, Fig 94. welche unter dem Kiel eines Schiffs liegen, und die ganze Last desselben tragen, so lange noch daran gearbeitet wird. Sie befinden sich ungefähr in einer Weite von 5 Fuss von einander, und gewöhnlich legt man die an den beyden äussersten Enden befindlichen, etliche Zoll höher, als die mittelsten, damit der Kiel etwas Krümmung oder Bugt bekomme, welches wohl hauptsächlich in der Absicht geschiehet, um den Fehler zu verbergen, wenn das Schiff einen Katzenrücken aufgestochen hat. Neuere Schiffbauer haben bemerkt, dass Schiffe die einen convexen Kiel haben, vortrefliche Segler sind, und daher werden in England die sogenannten Smuggler und Cutter fast alle nach solchen Grundsätzen gebauet. Ein zu Liverpool gebaueter Kaper, dessen Kiel 58 Fuss lang war, hatte dabey eine Krümmung von 8 Zoll und war ein ganz vortreflicher Segler, s. Kiel.

Wenn das Schiff ablaufen soll, so nimmt man die Stapelblöcke unter dem Kiel heraus, oder zerspaltet sie auch. Die obersten Stapelblöcke, worauf der Kiel ruhet, werden daher von den Engländern Splittingblocks genannt, weil sie vom weichem Holz gemacht sind und zerspaltet werden, der oberste und höchste Stapelblock der unter dem obern Ende des Kiels liegt, wird von den Holländern und auch in etlichen deutschen Häfen der Dompblock genannt.

Stabe-BLOCK, s. Stabeblock.

Sparr-BLOCK, s. Sparrblock.

Streck-BLOCK, s. Streckblock.

BLOCK.

BLOCK-Boye, f. Ankerboye und Boye.

BLOCKDREHER, BLOCKMACHER.

Holl. Blokmaaker.
Dän. Blokkedrejer.
Schw. Block-makare.
Engl. Block-maker.
Franz. Poulieur.
Ital. Bozzellaro.
Span. Motonero.
Port. Moutoneiro

Derjenige, welcher die Blöcke oder das Blockwerk eines Schiffs verfertiget.

BLOCK-Schraube, f. Schraube.

BLOCKWERK eines Schiffs.

Holl. Blokwerk.
Dän. Blokverk.
Schw. Blackverk.
Engl. The blocks of a ship.
Franz. Les poulies d'un vaisseau.
Ital. I bozzelli d'un bastimento.
Span. Motoneria.
Port. Moutoneria.

Hierunter versteht man die gesammten Blöcke eines Schiffs.

BLUNDERBÜCHSEN.

Holl. Blunderbössen.
Dän. Muskedonnere.
Schw. Blinderbössor.
Engl. Stockfowlers, Blunderbusses.
Franz. Espece de gros Mousqueton.
Ital. Moschettone.
Span. Bocacha.
Port. Mosquete grande.

Eine Art Schiessgewehr mit einem weitem Lauf. Es wird mit Schrot und kleinen Kugeln geladen, und insonderheit beym Entern eines Schiffs gebraucht.

BLÜSE.

Holl. Vuurbaake.
Dän. Et Fyrtaarn.
Schw. Fyrbäck.
Engl. A light-house on the sea-coast.
Franz. Phare, ou Tour à feu.
Ital. Faro.
Span. Farol.
Port. Pharo. Pharol.

Ein Feuer so auf einem Thurm, oder andern erhabenen Ort, nahe bey einem Hafen oder einer Rhede brennt, damit sich die Schiffer darnach richten können, und wissen wo sie sich befinden. Man setzt ebenfalls eine Blüse an Küsten, in deren Nähe gefährliche Bänke oder Klippen liegen, damit die Schiffer durch dieses Zeichen gewarnt werden. Die Höhe solcher Blüsen sollte daher allezeit im Verhältniss mit der Weite der gefährlichen Stelle stehen, wofür sie warnen sollen, auf dass sie in hinlänglicher Entfernung erblickt werden könnten. Auf Blüsen brennt gewöhnlich ein Steinkohlen Feuer, da aber die Flamme desselben, wenn frische Kohlen aufgeschüttet werden, eine Zeitlang erlöscht, oder auch durch die Nachlässigkeit des Hüters der es nicht oftmals genug anfrischt, nur ein schwaches Licht von sich wirft, so sind die Leuchthürme auf welchen Lampen brennen, diesen Blüsen vorzuziehen. Es befinden sich die Lampen gewöhnlich in einem mit Fenstern umgebenen Raum und sie sind mehrentheils mit Reflectorn versehen. Diejenigen auf dem Leuchtthurm zu Liverpool haben die Gestalt der Fig. 448. und Fig. 449. und ihre Reflectors sind parabolisch, damit die Strahlen des Lichts welches im Brennpunct steht, in paralleler Richtung gerade vorwärts geworfen werden. Der Tocht in der Lampe ist von guter Baumwolle gemacht und aus einer Kanne tröpfelt gerade so viel Oehl als das Licht verzehrt, damit das Oehl in der Lampe allezeit gleiche Höhe habe. Man sieht leicht ein, dass man solche Lampe nur auf dem vierten Theil des Kompasses ganz erblickt und dass zu einem Leuchtthurm den man von allen Seiten sehen will, vier Lampen erfordert werden, die in einem Quadrat stehen müssen.

BLUTFLAGGE. f. Flagge.

BÖ.

Holl Bui.
Dän. Byge.
Schw. By.
Engl. A sudden squal of wind mostly accompanied with rain.
Franz. Grain.
Ital. Rafago.
Span. Turbonada.
Port. Rajada de vento.

Ein plötzlich entstehender und nur eine kurze Zeit anhaltender Windstoss. Böen entstehen gewöhnlich bey unbeständigem Wetter.

Wenn eine Bö mit Regen oder Hagel begleitet ist, so nennt man sie eine Regenbö oder Hagelbö. Eben so sagt man Donnerbö oder Bullerbö, und wenn sie sehr heftig ist, schwere Bö. Da die Würkung einer Bö sich nur auf einem kleinen Theil von der Fläche des Meers zeigt, so sieht man sie schon bey dem schäumenden Wasser von ferne und gewinnt dadurch Zeit die Segel zu bergen

bergen oder auch nur aufzugeien. Selten hat eine Bö einerley Richtung mit dem Winde.

Buller-BÖ, Donner-BÖ.

Holl. Donder-Bui.
Dän. Unvejrs Byge, Torden-Byge.
Schw. Aſke-By.
Engl. A ſquall of wind accompanied with thunder and lightnings.
Franz. Grain d'orage, grain orageux.
Ital. Rafago accompagnato di tuono e lampi.
Span. Turbonada de viento accompañada con relampagos y truenos.
Port. Rajada de vento acompanhada com trovões e relampagos.

ſ. Bö.

Eine ſchwere BÖ.

Holl. Een ſwaare Bui.
Dän. En haard Byge.
Schw. Häftig By.
Engl. A heavy guſt, or ſquall of wind.
Franz. Grain peſant.
Ital. Rafago forte.
Span. Turbonada fuerte.
Port. Rajada forte.

ſ. Bö.

Regen-BÖ.

Holl. Regenbui.
Dän. Regn-Byge.
Schw. Rägn-By.
Engl. A ſquall of wind accompanied with rain.
Franz. Grain peſant & pluvieux.
Ital. Rafago di vento, accompagnato di pioggia.
Span. Turbion, Turbonada de agua.
Port. Rajada acompanhada com chuva groſſa.

ſ. Bö.

Hagel-BÖ.

Holl. Hagelbui.
Dän. Haggel-Byge.
Schw. Hagel-By.
Engl. A ſquall of wind accompanied with hail.
Franz. Grain peſant accompagné de grêle.
Ital. Rafago di vento accompagnato di grandine.
Span. Granizada. Turbonada de graniza de piedra.
Port. Rajada de pedra, de granizo.

ſ. Bö.

BOCK.

Holl. Bok.
Dän. Buk.
Schw. Bock.
Engl. The ſheers, ſuch as are ſet up to heave in their places the frames and timbers of a ſhip on the ſtocks and for other purpoſes in the dock-yards.
Franz. Bigues.
Ital. Cravia.
Span. Cabria.
Port. Cabrea.

Eine in der Seefahrt algemein bekannte Maſchiene Fig. 60. vermittelſt welcher man ſchwere Laſten aufwinden, Steven und andere ſchwere Hölzer aufrichten und Maſten aus und einſetzen kann. Sie beſteht aus zwey ſtarken runden Hölzern oder Bäumen c c, welche die Spieren des Bocks genannt werden, und wovon die obern Enden mit einem Tau Fig. 210 a a zuſammengebunden ſind, die untern aber ſtehen aus einander geſperrt, ſo daſs ſie eine Art Galgen formiren. Die Füſſe dieſer Spieren werden gewöhnlich in einen Schuh Fig. 60. d geſetzt, damit ſie nicht in die Erde ſinken, oder das Deck eindrücken. Die Verbindung der obern Enden, wird die Nähung des Bocks genannt, und iſt mit einem Tau gemacht, das verſchiedenemal um die Spieren geſchlagen iſt, dergeſtalt, daſs es in der Mitte oder zwiſchen den Spieren kreuzweiſe über einander liegt, wie man Fig. 212. ſieht. An verſchiedenen Stellen der Bocksſpieren ſind einzelne Taue a a a Fig. 60. geſchlagen welche an der Erde oder auf dem Deck an Ringbolzen befeſtigt werden, ſie dienen dazu den Bock aufrecht zu halten und heiſſen Backſtagen. Zwey von dieſen Backſtagen ſind ſtärker als die übrigen, und oben bey der Nähung befeſtigt, ſie fahren gerade nach den offenen Seiten und dienen dem Bock zur hauptſächlichen Stütze. Auch befinden ſich oben bey der Nähung zwey Blöcke e, e, wodurch die Jolltauen b b fahren, vermittelſt welcher der Bock aufgerichtet und niedergelaſſen, oder abgeviert werden kann. Zwiſchen den Spieren des Bocks hängt eine ſchwere Gien womit die Laſten aufgehieſſet werden.

Säger-BOCK.

Holl. Bock.
Dän. Sauge-Buk.
Schw. Bäck.
Engl. A gin or triangle with pullies.
Franz. Chèvre.
Ital. Mancina.

Span. Cabria.
Port. Cabrea.

Eine gewiſſe Maſchine Fig. 633. welche viel auf Zimmerwerften gebraucht wird, und vermittelſt welcher man inſonderheit Bäume, aus denen Planken geſäget werden ſollen, aufwindet um ſie auf Schragen zu legen. Sie beſteht aus drey Beinen, wovon zwey durch Queerhölzer mit einander verbunden ſind. Das dritte aber dient den beyden erſtern zur Stütze und iſt beweglich, ſo daſs man den Bock erhöhen und erniedrigen kann. Oben iſt eine Gien befeſtigt, und unten an den beyden Füſſen befindet ſich ein Spill vermittelſt welches man auf den Läufer der Gien windet.

Brenn-BOCK, ſ, Brennbock.

BOCKEN.

Holl. Bokken.
Dän. Stampe op og ned, dyppe op og ned, gaae med Næſen for meget i Söen ſaa at Topmaſterne lide derved.
Schw. Stampa emot Sjön.
Engl. To pitch or ſcend.
Franz. Tanquer.
Ital. Saltare.
Span. Cabecear.
Port. Arfar.

Man ſagt von einem Schiffe **es bockt** (das iſt es bückt ſich) wenn es ſchwer ſtampſt oder bey dem Stampfen mit dem Vordertheil plötzlich und tief ins Waſſer fällt, ſ. Stampfen.

BOCKSHÖRNER oder BOCKSOHREN.

Holl. Boks-ooren, Boks-hooren.
Dän. Buxhorn.
Schw. Boxhorn.
Engl. Bolts with a ring and a hook.
Franz. Chevilles à boucle et à croc.
Ital. Perni con gancio ed anello.
Span. Pernos de cancamo y de argolla.
Port. Cavilhas de amurada (que tem gato e arganeo.)

Sind Bolzen deren Kopf ſich in einem Haken endiget, unter welchem ſich ein Ring befindet Fig. 83. Man bedient ſich deren an ſolchen Stellen wo kein Platz für zwey Bolzen iſt, und wo man einen Ring- und Hakenbolzen gebrauchen muſs. Z. E. an jeder Seite der Stückpforten zur Befeſtigung der Kanonentalje und des Brohks.

BODEN des Schiffs.

Holl. Bodem van het Schip.
Dän. Skibsbund.

Schw. Skeppsbotn.
Engl. The bottom of a ſhip.
Franz. La carène d'un vaiſſeau.
Ital. Carena della nave.
Span. Fondo del navio.
Port. Fundo do navio.

Der unterſte im Waſſer befindliche Theil des Schiffs. Schiffe welche in nicht gar tiefem Waſſer gebraucht werden, haben einen platten Boden, andere ſind unten rund oder gar ſcharf gebauet. Was überhaupt die Geſtalt des Schiffsbodens anbetrift, ſo werden wir beym Artikel Schiff umſtändlicher davon reden.

Ein Fahrzeug mit plattem BODEN,

Holl. Een platbomde Schip.
Dän. Fartoj med flad Bund.
Schw. Et Skepp ſom har flat Bottn.
Engl. A flat bottomed veſſel which has no keel, as punts, horſe-ferry-boats.
Franz. Vaiſſeau bati à ſole, ou à ſond plat.
Ital. Baſtimento con fondo piano,
Span. Barco con ſuelo.
Port. Embarcaçaõ chata.

Ein Fahrzeug welches unten platt iſt, oder keinen Kiel hat.

BODENEISEN, (beym Kahnbauer.)

Das gewöhnliche Kalſfateiſen der Kahnbauer ſ. Schmaleiſen, Plankeiſen und Schareiſen.

BODENFELD der Kanone.

Holl. Bodemſtuk.
Dän. Bundſtykket.
Schw. Bottnſtycke.
Engl. The firſt reinforce.
Franz. Le premier renfort.
Ital. Il primo rinforzo.
Span. El primer refuerzo.
Port. O reforço da culatra.
ſ. Kanone.

BODENPLANKEN eines Schiffs.

Holl. Flakgangen en Buikdenningen.
Dän. Den uden bords Klædning og Foringen i Laſten.
Schw. Bordlägnings och Garnerings Plankor.
Engl. The exterior and interior planks of the ſhip's bottom.
Franz. Les bordages et les vaigres du fond.
Ital. Le tavole e ferrette della carena.
Span. Tablazon exterior y interior del fondo del navio.
Port. Taboados e eſcoas do fundo.

Hierunter versteht man eigentlich alle Planken des Schiffsbodens. Die äussern werden eigentlich Hautplanken genannt und die innern Bauchdielen oder Bauchdenningen.

BODENSTÜCK eines Raperts.

Holl. Bodemstuk.
Dän. Klods eller Bundstykket.
Schw. Klods eller Bundstycke.
Engl. The sole or bottom (not used in english carriages.)
Franz. La sole.
Ital. La suola.
Span. La solera.
Port. A soleira.

f. Rapert.

BODMERIE oder BODMEREY.

Holl. Bodemerye.
Dän. Bodmerie.
Schw. Bodmeri.
Engl. Bottomry.
Franz. Bomerie, Grosse aventure.
Ital. Cambio maritimo, Prestito alla grossa avventura.
Span. Aventura gruessa.
Port. Aventura grossa.

Ein Vertrag zwischen dem Schiffer oder Eigner des Schiffs und einem Gläubiger der Geld auf das Schiff vorgeschossen, unter der Bedingung, dass wenn es auf der bestimmten Reise, durch Sturm, oder andern Zufall verunglücken sollte, er seines Geldes verlustig werde; wofern es aber an dem Bestimmungsort wohlbehalten anlangt so muss der Schiffer oder Eigner des Schiffs den Vorschuss mit 10, 15, und wohl gar mit 20 p. C. Avance an dem bestimmten Ort wo das Schiff ankömmt, dem Gläubiger wieder vergüten. Das schriftliche Instrument, welches hierüber ausgefertiget wird, heisst ein Bodmereybrief. Der Gläubiger ein Bodmereygeber, und der Schiffer oder der Eigner, welcher sein Schiff verpfändet ein Bodmereinehmer. Gewöhnlich pflegen Gelder auf Bodmerey genommen zu werden wenn man zur Ausrhedung eines Schiffs Geld benöthigt ist und dazu nicht anders Rath schaffen kann, oder auch wenn ein Schiffer in einem fremden Hafen, solches zur Ausbesserung seines Schiffs gebraucht. Sonst kann aber ein Schiffer ohne Einwilligung seiner Rheder keine Bodmerey Gelder nehmen, oder er mögte denn selbst einen Part im Schiffe haben und alsdann kann er auch nur für den Werth dieses Parts aber nicht mehr verpfänden, und der Verlust dabey geht ihm allein an. In den Bodmereybriefen müssen die völligen Namen der Leihenden und Borgenden angezeigt werden, auch muss man darinn eine Beschreibung des Schiffs oder der verbodmeten Güter finden; ferner den Ort wohin das Schiff bestimmt ist, oder wo die Güter ausgeladen werden sollen, ebenfalls die aufgenommene Summa und die Ursache von der Aufnehmung derselben; auch unter welchen Bedingungen das Geld vorgestreckt; dass es auf Bodmerey genommen worden, und nach Angabe dessen, was der Boden des Schiffs an Land bringt, den Rechten gemäss, wieder bezahlt werden soll, nebst ausdrücklicher Verpfändung des Schiffs, oder der Güter und Unterzeichnung des Orts, Jahres und Tages.

Geld auf BODMEREY geben.

Holl. Geld op de Bodemery doen, Geld op Ca'k en' Corpus van't Schip leenen.
Dän. Laane Penge paa Kiölen af Skibet.
Schw. Läna Pengar på Kölen af Skeppet.
Engl. To lend money or place money on bottomry.
Franz. Donner à la grosse ou prêter de l'argent à la grosse aventure.
Ital. Prestare a cambio maritimo.
Span. Dar dinero a la gruessa.
Port. Dar dinheiro a quilha do navio.

BODMEREYBRIEF, f. Bodmerey.

BODMEREYGEBER, f. Bodmerey.

BODMEREYNEHMER, f. Bodmerey.

BOG des Schiffs, f. Bug.

BOGEN, Reiss-BOGEN, BOGENLINIAL.

Holl. Boog.
Dän. Bue.
Schw. Ritbåg.
Engl. A bow or instrument employed by Shipwrights to draw on paper the sheers of the wales and such curve lines.
Franz. Arc, Regle pliante ou montée.
Ital. Arco di legno sottile.
Span. Arco.
Port. Arco.

So nennt man ein sehr biegsames Linial, das man durch Schrauben auf verschiedene Weise krümmen kann, und vermittelst welches man auf einem Seitenrisse die krummen Linien zieht. Es besteht aus dem eigentlichen Reissbogen a a Fig. 442. der durch die Schrauben b b gekrümmt wird

wird, die sich in kleinen Kloben befinden, welche in einer Art Gestell xx hin und her bewegt werden können. YY Fig. 443. stellt eine Mutterschraube vor, vermittelst welcher die Kloben in dem Gestell an einer beliebigen Stelle festgehalten werden können. Fig. 443. xx ist ein Kloben mit einer Rolle, welche dazu dient, dass das Ende des Reissbogens darunter festgeschroben wird, wie man Fig. 442. cc sieht.

BOGSPRIET, s. Bugspriet.

BOHLE.

Holl. Balkplank.
Dän. Tyk Planke.
Schw. En tiock Planka.
Engl. Thick-stuff, thick-plank.
Franz. Madier.
Ital. Tabola grossa.
Span. Tablon.
Port. Pranchaõ.

Eine dicke Planke.

Ein BOHR oder BOHRER.

Holl. Boor.
Dän. Bore.
Schw. Bårr.
Engl. Auger.
Franz. Tarriere.
Ital. Verrina, verrugio.
Franz. Barrena.
Port. Verruma, trado.

Ein bekanntes eisernes Werkzeug der Zimmerleute, vermittelst welches sie runde Löcher in das Holz machen. Man hat Schülpbohren, Fretbohren und Spitzbohren. Bey den Schülpbohren, Fig. 612. ist an der Stange, oder dem Schaft eine halbe ausgehöhlte schneidende Walze, die vorne gleich einem Löffel abgerundet ist, daher derselbe auch bey den Hauszimmerleuten Löffelbohr genannt wird. Die Fretbohren, Fig. 613. haben gleichfalls eine halbe ausgehöhlte schneidende Walze, aber unten eine gewundene Schärfe und schraubenartige Spitze. Sie dringen schneller in das Holz als die Schülpbohren, spalten solches aber auch leichter. Aus dieser Ursache sind die Pumpenbohren oder die grössten allezeit Schülpbohren. Die Blockmacher gebrauchen auch Einschneiderbohren, welches eigentlich Schülpbohren sind, deren ausgehöhlte Walze nur an einer Seite schneidet; ebenfalls zweyschneider Bohren, deren Walze an beyden Seiten schneidet. Die Aufräumer oder Spitzbohren, der Blockmacher bestehen aus einer zweyschneidigen ausgehöhlten halben Walze, die nach und nach spitz zuläuft, aber keinen Fret hat. Die Schraubenbohren hingegen haben eine sehr breite ausgehöhlte und schneidende halbe Walze, woran sich unten eine Schraube oder starker Fret befindet, da wo die Schraube aufhört, bekömmt die Schülpe auf einmal ihre ganze Breite, es ist dieses der erste Bohrer, womit man eine Pumpe zu bohren anfängt. Der Umschlagbohr hat die Gestalt der Fig. 579. Das Eisen davon ist in einem Holz befestigt, welches die Gestalt eines Handgriffs hat, und als Hebel dient, den Bohr herumzudrehen. Oben ist ein Knopf, in welchem sich der ebengesagte Handgrif bewegt, und den derjenige welcher bohrt, in der einen Hand fasst, und etwas niederdrückt, während dass er mit der andern Hand den Handgrif herumdrehet. Es wird dieser Bohr insonderheit dazu gebraucht, die Spikerlöcher vorzubohren. Mit den Klüsenbohr werden die Klüsen gebohrt.

Pumpen-BOHR oder Schülp-BOHR.

Holl. Pompboor, Schulper.
Dän. Pompbore. Naver eller Navre.
Schw. Pumpbårr. Nafvare.
Engl. Pump-borer.
Franz. Cuiller de pompe, rouane de pompe.
Ital. Verrugio scamesso.
Span. Barrena de media caña.
Port. Trado.

s. Bohr.

Fret-BOHR, oder beym Kahnbauer Drauf-BOHR.

Holl. Fret, Fretboor.
Dän. Vridtbore.
Schw. Drill, Fretbårr.
Engl. Wimble, or Drill.
Franz. Vrille.
Ital. Verrina di coglia.
Span. Barrena de guzano, guanillo, ussillo, morena.
Port. Verruma.

s. Bohr.

Einschneider-BOHR, s. Bohr.

Zweyschneider-BOHR, s. Bohr.

Schrauben-BOHR, s. Bohr.

Spitz-BOHR, s. Bohr.

Klüsen-BOHR, s. Bohr.

Umschlag-BOHR.

Holl. Spykersboor.
Dän. Et Slags Vrikbore.
Schw. Et Slags Fretbärr.
Engl. A ſhipwrights wimble to bore wood.
Franz. Villebrequin, breguin.
Ital. Verrina di torno.
Span. Barrena de torno.
Port. Verruma de torno.

ſ. Bohr.

BOHREN.

Holl. Booren.
Dän. Bore.
Schw. Borra.
Engl. To bore.
Franz. Percer.
Ital. Verrinare.
Span. Barrenar.
Port. Furar, Verrumar.

Vermittelſt eines Bohrs Löcher in das Holz machen.

BOHRER.

Holl Een Boorder.
Dän. Borer.
Schw. Borare, Arbetare på Skepp ſom borar Hål för Spikar och Tappar.
Engl. The artificers that bore the holes for the tree-nails, bolts and all the iron-work in a ſhip.
Franz. Perceur.
Ital. Foratore.
Span. Barrenador.
Port. Furador.

Ein Arbeiter welcher dazu beſtimmt iſt mit einem Bohr Löcher in das Holz zu machen, um darinn die Spiker, Nagel und Bolzen zu ſchlagen. Es iſt dieſes eine ſehr ſchwere Arbeit.

BOHRLOCH.

Holl. Boorgat.
Dän. Borgattet.
Schw. Borgattet.
Engl. The hole which the auger has made.
Franz. Le trou que le tarrière a fait dans le bois.
Ital. Foro o buco fatto col trado o colla verrina.
Span. Barrena.
Port. Furo.

Ein mit einem Bohr gemachtes Loch im Holz.

BOHRPFRIEM der Kanone.

Holl. Boorpriem, Ruimnaalde.
Dän. Bore til Fænghullet.
Schw. Liten Bårr för Canonens Fänghol.
Engl. Wimble to clean the vent of a cannon.
Franz. Vrille à canon.
Ital. Verrina.
Span. Barrena de caracolillo por el oido de los cañones.
Port. Agulha de verruma.

Ein von gutem Stahl gemachter, ungefähr einen Fuſs langer und $\frac{1}{12}$ Zoll dicker Fretbohr, Fig. 444. c, womit man das Zündloch einer Kanone rein macht oder ausbohrt, wenn es nämlich durch feuchtes Pulver verſtopft iſt.

BOJE oder BOYE.

Holl. Boei, Boey, Boeye.
Dän. Böje.
Schw. Boj, eller Boja.
Engl. Buoy.
Franz. Bouée.
Ital. Gavitello, Boa.
Span. Boia.
Port. Boia.

Heiſst überhaupt ein von Holz, Kork, oder von einer Tonne gemachtes Zeichen, das auf dem Waſſer ſchwimmt, Fig. 30. b, und mit einem Tau d d, welches das Bojereep heiſst, an den Anker gebunden wird, damit man wiſſen kann, wo derſelbe liegt, ſ. Anker und Ankerboje, nebſt den dazu gehörenden Redensarten.

Bojen oder Baaken nennt man auch ſchwimmende Stücke von Maſten, wovon das eine Ende vermittelſt einer Kette, auf dem Grunde des Meers befeſtigt, auf das andere aber ein groſſer Korb geſteckt wird. Man legt dieſe Bojen auf Untiefen nnd ſie dienen den Schiffern zur Warnung und zur Richtung, ſ. Baaken oder Bujen.

Klap-BOJE.

Holl. Klapboei.
Dän. Spidſe Böje, Havnetönde.
Schw. Kummel, Tunna.
Engl. Can buoy.
Franz. Bouée en baril, Baliſe.
Ital. Boa.
Span. Baliza.
Port. Baliza.

Eine kegelförmige Tonne Fig. 126. die mit einer Kette auf dem Grunde des Meers befeſtigt iſt, und eben ſo wie die Baaken oder Bujen den Schiffern auf Flüſſen, zur Richtung und zur Warnung dienet, ſ. *Baaken* und *Bujen*. Auf Flüſſen zeigen dieſe Art Tonnen gewöhnlich das Fahrwaſſer an.

Die

Die BOJE fangen, ſ. Anker No. 144.

Die BOJE ſtröhmen, ſ. Anker No. 145.

Die BOJE ſtroppen, ſ. Anker No. 149. und ſtroppen.

Die BOJE wacht, ſ. Anker No. 147.

Die BOJE wacht nicht oder ſteht blind, ſ. Anker No. 148.

Block-BOJE, ſ. Ankerboje.

Kork-BOJE, ſ. Ankerboje.

Tonnen-BOJE, ſ. Ankerboje.

BOJER, ſ. Bujer.

BOJEREEP, ſ. Ankerbojereep.

Das BOJEREEP fiſcht, ſ. Anker No. 146.

BOL Waſſer, ſ. hohl Waſſer oder hohle See.

BOLIEN, ſ. Bulien.

BOLIENSPREUT, ſ. Bulienſpreut.

BOLIENSTICH, ſ. Bulienſtich.

BOLIS.

So hieſs bey den Lateinern das Loth, womit man die Tiefe oder den Grund des Meers unterſuchte Herodot nennt es *Katapeiraterie* und Lucilian *Catapirates*

Die Beſahn BOLLEN oder Reefen.

Holl. De Bezzaan bollen.
Dän. Reve Meſanen.
Schw. Refva Meſanen.
Engl. To balanze de mizen.
Franz. Prendre le fanon de l'artimon, la pointure.
Ital. Serrare i terzaruoli della mezzana, far terzaruolo.
Span. Tomar el rizo a la mezana.
Port. Arriçar a mezena.

Das Beſahnſegel reefen. Wir müſſen hier bemerken, daſs nur der untere Theil des Beſahnſegels gereeft werden kann. Alle Beſahnſegel ſind aber nicht mit Reeffeiſingen verſehen, gewöhnlich führen ſolche nur die Gaffelſegel auf Jachten, Schmacken und Kuffen, welche daher einen Giekbaum haben.

BÖLLER.

So heiſſen auf Fluſskähnen, die am Vordertheil ſtehenden Hölzer, um welche das Ankertau geſchlagen wird, ſie ſind eben das was man auf Schiffen Pöller nennt.

BOLTEN eines Segels.

Holl. Boutjes in de Zeilen.
Dän. Bulter i Sejlene.
Schw. Bultar.
Engl. The tabling of the ſails at the edges or bolt-ropes.
Franz. Pattes des voiles.
Ital. Patte delle vele.
Span. Daos, Dados.
Port. Forros das velas.

So heiſſen die viereckigten Stücke Segeltuch Fig. 97. a, a, a. womit man die Segel an ihrer vordern Seite allenthalben wo Lägels ſitzen verdoppelt.

Stech-BOLTEN, ſ. Stechbolten.

BOLZEN.

Holl. Bouten.
Dän. Bolte.
Schw. Bultar.
Engl. Iron bolts.
Franz. Chevilles de fer.
Ital. Perni.
Span. Pernos.
Port. Cavilhas de ferro.

Lange cylinderförmige Eiſen oder runde Nagel ohne Spitze und Kopf, Fig. 83. a. welche inſonderheit dazu dienen, die verſchiedenen Hölzer woraus das Schiff beſteht, zuſammen zu verbinden. Es giebt vielerley Arten Bolzen, die ſowohl in Anſehung ihrer Dicke als auch in Anſehung ihrer Geſtalt verſchieden ſind. Gewöhnlich werden ſie ſo geſchmiedet, daſs das eine Ende, das zuerſt ins Holz geſchlagen wird, etwas dünner wird als das andere, und es geſchiehet dieſes damit ſie anfangs deſto leichter in das für ſie gemachte Bohrloch dringen, und ſolches je weiter ſie kommen, deſto beſſer ausfüllen und deſto feſter verſchlieſſen. Man gebraucht eine ungeheure Menge dieſer Bolzen zur Erbauung eines Kriegsſchiffes. Die verſchiedenen Arten ſind folgende.

Ring-BOLZEN.

Holl. Ringbouten.
Dän. Ringbolte.
Schw. Ringbultar.
Engl. Ring-bolts.
Franz. Chevilles a boucle.
Ital. Perni a anello.
Span. Pernos de argolla.
Port. Cavilhas de arganeo.

Bolzen Fig. 83. d, an deren einem Ende oder Kopf fich ein beweglicher Ring befindet, fie dienen infonderheit auf dem Deck, Tauwerk an diefen Ring feft zu machen.

Aug-BOLZEN.

Holl. Oogbouten.
Dän. öjebolte.
Schw. ögnebultar.
Engl. Eye-bolts.
Franz. Chevilles à oeillet.
Ital. Perni a occhio.
Span. Pernos de ojo.
Port. Cavilhas de olhal.

Bolzen, Fig. 83. e deren Kopf eine Oefnung oder ein Auge hat, um daran eine Talje zu haken oder etwas feft machen zu können.

Kopf-BOLZEN oder BOLZEN mit runden Köpfen.

Holl. Bouten met ronde Hoofden.
Dän. Bolte med tykke Hoveder.
Schw. Bultar met tjocka hufvuden.
Engl. Fender-bolts.
Franz. Chevilles à tête ronde ou à bouton.
Ital. Perni con tefte rotonda.
Span. Pernos de cabeza.
Port. Cavilhas de cabeça, ou de botaõ.

Bolzen Fig. 83. f, die an einem Ende mit einem runden eifernen Kopf verfehen find. Gewöhnlich werden mit diefen Bolzen die Puttingen und Berghölzer angebolzt, fie gehen durch die Inhölzer und werden mehrentheils im Schiffe mit Splinten befeftigt.

Splint-BOLZEN.

Holl. Oogbouten met Spylen.
Dän. Slutningsbolte, Splitbolte.
Schw. Slutningsbultar, Splintbultar.
Engl. Fore-lock-bolts.
Franz. Chevilles à goupille.
Ital. Perni a chiavetta.
Span. Pernos de chaveta.
Port. Cavilhas de efcatelar, ou de efcatel, ou cavilhas catelares.

Diefe Bolzen haben an ihrer Spitze oder an dem dünneften Ende ein Splintgat oder ein kleines länglichtes Loch, durch welches ein Splint, Fig. 83. x x geſteckt wird, wenn der Bolzen durch das Holz, das er befeftigen oder verbinden foll, gefchlagen worden. Es werden diefe Bolzen in der Abficht mit Splinten verfehen, dafs fie nicht wieder zurück weichen follen.

Haken-BOLZEN.

Holl. Haakbouten.
Dän. Hagebolte.
Schw. Hakebultar.
Engl. Hook-bolts.
Franz. Chevilles à croc.
Ital. Perni a gancio.
Span. Pernos de cancamo.
Port. Cavilhas de gato.

Bolzen wovon das eine Ende fich in einem Haken endigt. Fig. 83. c. Sie befinden fich infonderheit an jeder Seite der Stückpforten, um die Seitentaljen der Kanonen daran zu haken und dienen auch zu anderm Gebrauch.

Tack-BOLZEN.

Holl. Bouten met Takken.
Dän. Hakkebolte.
Schw. Tagbultar eller Hackbultar.
Engl. Rag-bolts.
Franz. Fiches, chevilles à grille ou à barbe.
Ital. Perni arponati.
Span. Pernos harponados, o mziembrados.
Port. Cavilhas farpadas.

Bolzen, Fig. 616. die eine fcharfe Spitze haben, und dabey zackigt find, fo dafs wenn fie einmal eingefchlagen worden, fie nicht ohne das Holz zu zerreiffen, wieder herausgezogen werden können. Man gebraucht fie eben nicht häufig, weil dadurch das Holz viel Schaden leidet.

Schliefs-BOLZEN oder Splint-BOLZEN am Rapert.

Holl. Sluitbouten.
Dän. Splitbolte, Slutningsbolte.
Schw. Slutningsbultar, Splintbultar.
Engl. Joint-bolts.
Franz. Chevilles à goupille.
Ital. Perni à chiavetta.
Span. Pernos capuchinos ó pernos de chaveta.
Port. Cavilhas de efcatelar.

Bolzen mit einem kegelförmigen Kopf, Fig. 289. a. unter welchem ein Splintgat ift. Sie befinden fich vorne in beyden Wänden des Raperts, und gehen in die Oefnung der Flappen oder Schildpfandeckel, um diefe vermittelft des Splints zu verfchlieffen. In dem Rapert befinden fich mehrere Bolzen, f. Rapert.

BOLZEN mit einem Haken und Ringe, f. Bockshorn.

Beting.

Beting-BOLZEN, ſ. Betingbolzen.

Hinterachs-BOLZEN, ſ. Rapert.

Putting-BOLZEN.

Holl. Puttingbouten.
Dän. Puttingbolte.
Schw. Puttingbultar.
Engl. Chain-bolts.
Franz. Chevilles des haubans.
Ital. Perni delle lande.
Span. Pernos de las cadenas de las bigotas.
Port. Batoques.

Bolzen womit die Puttingen angebolzt werden, ſie haben einen runden Kopf und werden mit einem Splint im Schiffe befeſtigt. Fig. 515. e.

Klap-BOLZEN.

Holl. Klapbouten, Bouten tot de Klappen van de Puttingen.
Dän. Klapbolte.
Schw. Klappbultar, underſta Puttings-bultar.
Engl. The bolts of the lower links of the chains.
Franz. Chevilles des étriers des haubans.
Ital. Perni delle contralande.
Span. Pernos de los eſtribos.
Port. Contrabatoques.

Bolzen, Fig. 515. f. womit die Klappen der Puttingen angebolzt werden, ſie ſind eben ſo beſchaffen als die Puttingbolzen.

Klink-BOLZEN.

Holl. Klinkbouten.
Dän. Klinkbolte.
Schw. Klinkbultar.
Engl. Clinch-bolts.
Franz. Chevilles clavetées ſur virole.
Ital. Perni ribattuti.
Span. Pernos rebatidos.
Port. Cavilhas de aninar.

So nennt man überhaupt alle Bolzen, wovon das eine Ende auf einen Ring oder auf eine Platte geklunken iſt. ſ. Klinken.

Viereckigter BOLZEN.

Holl. Vierkantige Bout.
Dän. Firkantige Bolt.
Schw. Fyrkantige Bult.
Engl. Square bolt.
Franz. Boulon, cheville quarrée.
Ital. Perno quadrato.
Span Perno cuadrado.
Port. Cavilha quadrada.

Die viereckigten Bolzen dienen inſonderheit die Wände eines Raperts, wo ſie queer durchgehen, zu verbinden. An einem Ende derſelben befindet ſich ein Kopf und das andere wird auf eine Platte geklunken.

BOLZEN mit diamantenen Köpfen.

Holl. Bouten met vierkantige Hoofden.
Dän. Bolte med firkantige Hoveder.
Schw. Bultar med ſyrkantige Hufvuden.
Engl. Square-headed bolts.
Franz. Chevilles à tête de diamant.
Ital. Perni con teſta di diamante.
Span. Pernos con cabeza de diamante.
Port. Cavilhas de cabeça de diamante.

Bolzen deren Köpfe wie platte viereckigte Pyramiden geſtaltet ſind.

Schot-BOLZEN.

Holl. Schotbouten.
Dän. öjebolter med Splitter i Enden.
Schw. Ögnebultar med Splintar.
Engl. Eye-bolts with forelocks.
Franz. Chevilles à boucle & à goupille.
Ital. Perni a occhio e chiavetta.
Span. Pernos de ojo y de chaveta.
Port. Cavilhas de olhal e de eſcatelar.

Bolzen, Fig. 83. d, wovon das eine Ende mit einem Kopf und das andere mit einem Splintgat verſehen iſt.

Pumpen-BOLZEN.

Holl. Pompbout.
Dän. Pompbolt.
Schw. Pumpbult.
Engl. Pump-bolt.
Franz. Cheville de Pompe.
Ital. Perno della tromba.
Span. Perno de la bomba.
Port. Cavilha da bomba.

Der Bolzen welcher oben durch die Mick einer Pumpe geſteckt wird, und welcher dem Geckſtock zum feſten Punct oder zur Unterlage dient.

Jagdt-BOLZEN.

Dieſe Bolzen haben an dem einen Ende eine breite hervorſtehende Ecke, Fig. 578. und an dem andern befinden ſich mehrere Splintgaten. Die Schiffszimmerleute bedienen ſich derſelben, die Enden der Planken und Berghölzer an die Seiten des Schiffs zu treiben. In dieſer Abſicht wird dicht unter dem Ende des Bergholzes ein Jagdtbolzen durch die Seite des Schiffs geſchlagen, und nachdem ſolcher inwendig im Schiffe mit einem Splint befeſtigt worden, ſo treibt man zwiſchen

zwischen das Bergholz und die hervorragende Ecke der Bolzen, Keile, bis das Bergholz dicht an die Seite des Schiffs gekommen ist. Meines Wissens ist diese Methode nur allein in Hamburg gebräuchlich.

Scharf-BOLZEN.

Holl. Scherpe of spitse Bouten.
Dän. Skarpbolte.
Schw. Skarpbultar.
Engl. Bolts with a sharp point, pointed bolts.
Franz. Chevilles à pointe aigue.
Ital. Perni con punta acuta.
Span. Pernos de punta aguda.
Port. Cavilhas de ponta aguda.

Gewöhnliche Bolzen, welche aber eine scharfe Spitze haben. Sie werden nur an solchen Stellen gebraucht, wo sich die Spitze der Bolzen, in dem Holz verliehren soll. Die Bolzen welche keine scharfe Spitze haben, nennt man zum Unterschied Stuvbolzen.

Stempel-BOLZEN.

Holl. Stempelbout.
Dän. Drivbolte at drive Bolter ud med.
Schw. Jagbult.
Engl. Starting-bolt.
Franz. Repousse.
Ital. Sportadore.
Span. Botador.
Port. Botador.

Ein gewöhnlicher Kopfbolzen, Fig. 214. dessen sich die Zimmerleute bedienen, um andere Bolzen wieder aus dem Holze zu jagen, oder in der Kunstsprache sie zu stempeln. Das Ende des Stempelbolzens wird nämlich auf den Bolzen, der herausgetrieben werden soll, gesetzt, und auf den Kopf wird mit einem Moker geschlagen. Man bedient sich hiezu auch noch eines andern Werkzeuges, welches der Ansetzer oder das Treibeisen genannt wird.

Einen BOLZEN verklinken, s. Verklinken.

Der BOLZEN stuket sich, s. Stuken.

BOLZEN oder verbolzen. s. verbolzen.

BOLZKUGELN, s. Stangenkugeln.

BOLZENZANGE.

Holl. Een Tang de Bouten met uit te trekken.
Dän. Bolttang.
Schw. Bulttång.
Engl. A Kind of pincers used in Germany to draw out the bolts.
Franz. Espece de tenaille à arracher les chevilles.
Ital. Sorte di tanaglia per tirare i perni dalla nave.
Span. Especie de tenaza para tirar los pernos del navio.
Port. Especie de tenazes para arrancar as cavilhas.

Eine Art eiserne Zange, welche die Gestalt der Fig. 580 hat. Sie dient, wie man sieht, die Bolzen wieder aus dem Holze zu ziehen.

BOMBARDIERGALIOTE.

Holl. Bombardeer-Galjoot.
Dän. Bombarder-Galiot.
Schw. Bombkits.
Engl. Bomb-ketch, Bomb-vessel.
Franz. Galiotte à bombes.
Ital. Galeotta da bombe.
Span. Bombarda.
Port. Galiota de bombas.

Ein Schiff von mittelmässiger Grösse, das dazu eingerichtet ist, die Mörser zu tragen, aus denen man Bomben wirft. Die Bauart dieser Schiffe ist besonders, und die Verbindung derselben äusserst stark. Insonderheit liegen vorne, wo die Mörser stehen, sehr schwere Katspuhren, um den Stoss bey der Abfeurung der Bomben zu widerstehen. Da diese Schiffe oftmals nahe ans Land kommen müssen, so haben sie einen platten Boden, um nicht tief ins Wasser zu gehen. Ihre Takelasche besteht aus einem grossen und einem Besahnmast. Der grosse Mast steht noch hinter dem Mittelpunct des Schiffs, so dass zwischen diesem Mast und dem Bugspriet ein grosser Raum bleibt, wo die beyden Mörser stehen, und wo die Vorstagsegel fahren, die folglich grösser sind als auf andern Schiffen. Die beyden Mörser ruhen auf einer Art Bettung, wovon wir unter dem Artikel Mörser ein mehreres sagen werden, sie sind dergestalt gerichtet, dass die Bomben vorne aus dem Schiff geworfen werden. Ausser den beyden Mörsern führt eine Bombardiergaliote auch noch 4 Kanonen an jeder Seite, die hinter dem grossen Mast stehen. Bey dem Bombenwerfen ist die Galiote von aller Vortakelasche entblösst, nur allein bleibt das Vorstag besitzen, welches eine starke Kette ist, damit es nicht in Brand gerathen kann. Die Wandtauen und Pardunen müssen steif angesetzt werden, damit die Masten durch die Erschütterung nicht zu viel leiden. Die Fig. 622 stellt eine eben beschriebene französische Bombardiergaliote vor, welche mit dem Kreuzsegel bey dem Winde liegt. Die Mörser stehen aus der Ursache vor-

vorne, daſs man nicht nöthig hat dem Feinde die ganze Seite des Schiffs blos zu ſtellen; allein, da eine Bombe auſſerordentlich weit geworfen werden kann, ſo nehmen die Engländer welche vormals eben ſolche Bombardiergalioten (Bomb-Ketch) hatten, jetzt hierauf keine Rückſicht, ſondern gebrauchen dreymaſtige Bombardierſchiffe, aus denen die Bomben von der Seite zu geworfen werden. Im letzten Kriege haben die Franzoſen dieſes nachgeahmt und Fleutſchiffe dazu gebraucht welche 3 bis 400 Tonnen führten und ungefähr 113 Fuſs lang waren.

BOMBE.

Holl. Bombe.
Dän. Bombe.
Schw. Bomb.
Engl. Shell.
Franz. Bombe.
Ital. Bomba.
Span. Bomba.
Port. Bomba.

Eine hole eiſerne Kugel die mit Pulver gefüllt und aus einem Mörſer geſchoſſen wird. Sie hat eine runde Oefnung in welche die Brandröhre geſteckt wird, welches eine von trockenem Holz gemachte Röhre, Fig. 538. a a, iſt, die wie ein abgekürzter Kegel geſtaltet und mit gutem Pulver, Schwefel und Salpeter gefüllt iſt. Dieſe Röhre welche das Pulver in der Bombe in Brand ſteckt, wird ſo tief in die Bombe geſchlagen, daſs ſie ungefähr 1½ Zoll heraus ſteht. Der Theil der Bombe welcher ſich der Brandröhre gegen über befindet, hat die gröſste Dicke und iſt folglich am ſchwerſten, die Urſache davon iſt, daſs die Bombe beym Fallen allezeit hierauf zu liegen komme, und nicht die Brandröhre in die Erde ſchlage. Sobald wie das Pulver in der Bombe durch die Brandröhre angeſteckt worden, zerplatzt ſie und zerſchmettert alles, was ſich um ihr befindet. Zur Füllung einer Bombe von 1 Fuſs Durchmeſſer die bey der Marine am mehrſten gebraucht wird, gehört 15℔ Pulver und die gefüllte Bombe wiegt 45 ℔. die Brandröhre derſelben hat 8 Zoll Länge und am dickſten Ende 20 Linien, am dünneſten aber 14 Linien im Durchmeſſer, der hohle Cylinder aber 5 Linien. Man füllt die Brandröhre lange Zeit vorher, ehe ſie gebraucht werden ſoll, und verklebt die beyden Oefnungen mit einer Compoſition von Wachs oder Pech und Fett, damit der Brand nicht von der Feuchtigkeit leide. Wenn die Brandröhre aber in die Bombe geſteckt wird, ſo muſs die untere Verklebung wieder abgenommen werden. Die Verklebung des obern oder herausſtehenden Endes nimmt man erſt alsdann ab, wenn die Bombe ſich ſchon in dem Mörſer befindet und geworfen werden ſoll. Um die Bombe zu handhaben und in den Mörſer zu ſetzen, befinden ſich auch an derſelben zwey Handgriffe oder Handheben, Fig. 538 b, ſ. Mörſer. Was den Weg den die Bombe in der Luft macht, anbetrift, ſo findet man ſolches umſtändlicher unter Kugelbahn.

BONGOS.

Eine Art Fahrzeuge die aus einem ausgehöhlten Stamm gemacht ſind. Man ſieht ſie häufig auf der Sagre Rhede.

BONNET.

Holl. Bonnet.
Dän. Bonnet.
Schw. Bonnet.
Engl. Bonnet.
Franz. Bonnette, Bonnette maillée.
Ital. Bonetta.
Span. Boneta.
Port. Boneta ou moneta.

Ein Streif Segeltuch, Fig. 540. x. x. womit man bey gutem Wetter den untern Theil der Segel verlängert, damit ſie mehr Wind faſſen. Vormals wurden auf ſolche Weiſe, das groſse und das Fockſegel verlängert, allein jetzt iſt ſolches nicht mehr gebräuchlich. Nur blos Kuffen, Schmacken und einmaſtige Galioten haben dergleichen noch an ihren Segeln. Kuffen führen, gewöhnlich doppelte Bonnetten an ihren untern oder groſſen Segeln. Das Bonnet welches an das Segel ſelbſt gereihet wird, heiſst das Sturmbonnet und iſt das kleinſte; das andere aber, welches man wieder auf eben ſolche Weiſe an das Sturmbonnet reihet, wird Fatzen oder auch das untere Bonnet genannt. Schmacken haben nicht allein an dem Gaffelſegel ſondern jetzt auch an der Stagfock ein Bonnet. Die Bonnetten ſind beſonders in dem Betracht nützlich, weil man ſie, wenn der Wind zu ſtark wird, in einem Augenblick los machen kann, um die Fläche des Segels zu vermindern. Wie die Bonnetten angereihet und los gemacht werden, haben wir unter dem Artikel anreihen, weitläuftiger erwähnt.

Das unterſte BONNET oder der Fatz.

Holl. Fats, Faatz.
Dän. Underſte Bonnet.
Schw. Underſta Bonnet.
Engl. Drabler.
Franz. Une ſeconde bonnette maillée placée au bas de la premiere.

Ital. La feconda bonnetta d'una fapata.
Span. Una fegunda boneta que fe mete a la primera.
Port. A fegunda moneta de huma charrua ou fandarga.

f. Obigen Artikel Bonnet.

Sturm-BONNET.

Holl. Stormbonnet.
Dän. Stormbonnet.
Schw. Stormbonnet.
Engl. The firft bonnet laced on the fail.
Franz. La premiere bonnette attachée à la voile.
Ital. La prima bonnetta.
Span. La primera boneta que fe mete a la vela.
Port. A primeira moneta de huma charrua.

f. Obigen Artikel Bonnet.

Borgbindfel des BONNETS, f. Borgbindfel.

Ketten des BONNETS, f. Ketten.

Schlofs des BONNETS, f. Schlofs.

Ein BONNET anreihen, f. Anreihen.

Ein BONNET los machen.

Holl. Het Bonnet los maaken.
Dän. Lidfe ud Bonnetten.
Schw. Litfa udan Bonnetten.
Engl. To unlace the bonnet, to fhake of the bonnet.
Franz. Delácer, deboutonner, demailler, deranger la bonnette maillée.
Ital. Slacciare una bonnetta.
Span. Defunir la boneta.
Port. Defunir, Defenlaçar, defatar a boneta.

Das Gegentheil von anreihen.

Ein gefpicktes BONNET um eine Leck zu ftopfen.

Holl. Een Bonnet med Spek geftooken om de Lekkagie te ftoppen.
Dän. Bonnet besyet med Verk at udfinde en Sprekke eller Skade i Skibet med.
Schw. Bonnet fom man lägger på det Stellet i et Skepp hvareft Vatn inkommer och man ej kan finna Hålet.
Engl. A bonnet furnished with chopped oakum to be ufed in the act of fothering.
Franz. Bonnette lardée.
Ital. Bonetta lardata.
Span. Boneta felpada.
Port. Boneta felpada.

f. Leck ftopfen.

BONNET oder Verlängerung einer Treppe oder einer Sturmleiter.

Holl. Bonnet.
Dän. Bonner.
Schw. Bonnet.
Engl. A fecond ladder fkeed or the like, which is put under the firft in order to make it the longer.
Franz. Allongement d'une echelle.
Ital. Allungamento della fcala.
Span. Ayufte de la efcalera.
Port. Prolongamento da efcada.

So nennt man auch die Verlängerung einer Treppe, einer Sturmleiter, eines Löfchbords oder auch der Schmierbäume nach unten zu. Wenn ein Schiff zum Exempel mit der vollen Ladung im Waffer liegt, und Schmierbäume ausgehänkt hat, die bis an die Fläche des Waffers reichen, fo werden folche, fo wie die Ladung des Schiffs, gelöfcht wird, nach und nach zu kurz werden, indem fie fich immer mehr von der Fläche des Waffers entfernen; man bindet daher noch an jedem Schmierbaum ein Stück unten an, und diefe Verlängerung wird ein Bonnet genannt.

BONNSCHIFF.

Ein in Holland gebräuchliches kleines Fahrzeug.

BOOG oder BOGEN.

Holl. Boog.
Dän. Bue.
Schw. Båge.
Engl. Curve, rounding or convexity.
Franz. Arc, courbure.
Ital. Arco.
Span. Arco.
Port. Arco.

Heifst überhaupt jede Krümmung oder jeder Bogen. Ebenfalls verfteht man ein Stück Holz, darunter das einen Bogen formirt.

BOOG des Bratfpills.

Holl. Boog over het Braadfpid.
Dän. Fange-Bielken over Bradfpillet paa Kiöbmandsfkibe til Koffernauglerne,
Schw. Fånga Bielke.
Engl. Crofspiece of a windlafs.
Franz. Ratelier a chevillots au deffus du vindas.

Ital.

Ital. L'arco dei cucinelli fopra il mulinello.
Span. Arco fobre el molinete con fus cabillas.
Port. Arco de pao fobre o molinete com feus malaguetas para dar volta a differentes cabos.

f. Die Befchreibung davon unter Bratfpill.

BOOG ums Heck des Spiegels oder Heck-BOOG.

Holl. Boog van't Spiegel.
Dän. Spejlbue.
Schw. Spegelbägen.
Engl. The upper rounding of the ftern, or the quarter-pieces and tafferel of a bark.
Franz. L'arc fuperieur de la poupe d'une Frégate marchande, ou le couronnement et les montans.
Ital. L'arco della poppa, o del coronamento.
Span. El montante y coronamiento de popa de una fragata mercantil.
Port. Os barbados e a grinalda.

Ein breiter Bogen von Holz der auf etlichen Schiffen den obern Theil des Hinterfchiffs umringt, und demfelben zur Zierde gereicht. Er vertritt die Stelle der äufferften Heckftützen und des Hackebords.

BOORDINGS, f. Bordings.

BOOT.

Holl. Boot.
Dän. Baad.
Schw. Bät.
Engl. Boat, a general name of many forts of fmall veffels.
Franz. Bateau.
Ital. Batello.
Span. Barca.
Port. Batel.

Heifst überhaupt ein jedes kleine Fahrzeug, das Segel oder Ruder führt und von verfchiedener Gröffe und Geftalt ift.

Das groffe BOOT eines Schiffs.

Holl. De groote Boot.
Dän. Skibs Baad.
Schw. Skeppets ftora Bât.
Engl. The long boat.
Franz. La Chaloupe.
Ital. Lanchia o Lancia (*Venet.* Barca) (*Genua* Schifo) (*Neapol:* Barchetta.)
Span. La lancha.
Port. A lancha.

Das gröfste von allen Fahrzeugen oder Böten welches ein Schiff mit fich führt. Es ift vorne fehr breit, und dicht am Vorfteven befindet fich eine Scheibe über welche das Bojereep fährt, wenn der Anker gelichtet werden foll. Die Portugiefen, Spanier, Italiener, Franzofen. Engländer und oftmals auch die Schweden und Dänen gebrauchen anftatt des Boots eine Barkaffe. Es unterfcheidet fich diefe von einem Boot darinn, dafs fie vorne etwas fchmaler ift, auch anftatt der Berghölzer die das Boot hat, nur mit Leiften umgeben ift. Das groffe Boot dient infonderheit dazu, den Anker auszubringen und zu lichten, Wafferproviant zu holen, und was dergleichen mehr ift. Es hat eben fo wie die Barkaffe mehrere Duften oder Ruderbänke und führt ein Giekfegel deffen Maft auf $\frac{1}{4}$ der Länge von vorn an gerechnet, fteht. Auf das groffe Boot folgt die Travalje Schlupe und alsdann die Kapitains Schlupe, welche die kleinfte von allen ift. Kauffahrer haben gewöhnlich nur ein Boot und eine Schlupe. Das Boot wird auf dem Schiff in der Kuhl oder auf der Laft in die Bootsklampen gefetzt, und mit den Bootskrabbern feftgemacht. Die Schlupe fteht gewöhnlich im Boot.

Heck-BOOT, f. Heckboot.

Bum-BOOT, f. Bumboot.

Packet-BOOT, f. Packetboot.

Advis-BOOT, f. Advisboot.

Dogger-BOOT, f. Doggerboot.

Sand-BOOT, f. Sandboot.

Well-BOOT, f. Wellboot.

Kanonen-BOOT, f. Kanonenboot.

Das BOOT ausfetzen, f. Ausfetzen.

Das BOOT einfetzen, f. Einfetzen.

Gerade das BOOT!

Holl. Sit regt in de Boot!
Dän. Ræt Baaden!
Schw. Rätt Bâten! i. e. at göra jemvigt på bägge Sidor i en Bât.
Engl. Trim the boat!
Franz. Barque droit!
Ital. Dritto la lancha!
Span. Derecho la lancha!
Port. Direito a lancha!

Der Befehl an das im Boot befindliche Volk, dass sich nicht mehr an die eine Seite stellen, als an die andere, um das Boot gerade zu halten.

BOOTSANKER oder Dreganker, f. Anker.

BOOTSHAKEN.

Holl. Bootshaak
Dän. Baadshage.
Schw. Båtshake.
Engl. Boat-hook.
Franz. Gaffe.
Ital. Gancio per la lancia.
Span Bichero.
Port. Bicheiro, Croque.

Eine Stange oder Staken Fig. 605. der unten mit einem Eisen versehen ist, welches zwey Arme hat, einen krummen und einen geraden. Vermittelst dieses Bootshakens wird das Boot von dem, in demselben befindlichen Mann, vom Ufer, oder von der Seite des Schiffs gestossen, und dazu dient eigentlich der gerade Arm des Hakens. Der krumme aber wird zum Anhaken gebraucht, wenn das Boot nämlich hiedurch längst dem Ufer oder dem Schiffe fortgezogen werden soll.

BOOTSKLAMPEN.

Holl. Bootsklampen.
Dän. Baadsklamper.
Schw. Båtsklampor.
Engl. Scantlings laid on a ship's upper-deck where on to place the row-boats.
Franz. Chantiers de chaloupe.
Ital. Morse.
Span. Calzos de la lancha.
Port. Picadeiras da lancha.

Hölzer oder Klötze die in der Mitte einen Ausschnitt haben, der so gestaltet ist, dass das Untertheil des Boots gerade darinn passt. Die Bootsklampen liegen zwischen dem grossen und Fockmast auf einem Deckbalken des obersten Decks. Vor ihren Enden liegen zwey Ringbolzen, welche auch in dieselben etwas eingelassen sind, so dass sie sich nicht rütteln können. Der untere Theil des Boots wird in den Ausschnitt der Bootsklampen gesetzt, damit es bey dem Schlingern des Schiffs fest steht. Gewöhnlich liegen unter einem Boot 3 Bootsklampen. Zur Befestigung des Boots auf dem Deck dienen auch die Bootskrabber.

BOOTSKRABBER.

Holl. Bootskrabber.
Dän. Baadskraver.
Schw. Båtskravor.
Engl. Gripes.
Franz. Risses de chaloupe.
Ital. Barbette della lancia.
Span. Bozas de la lancha.
Port. Boças de gato para trincar a lancha.

Taue womit das in den Bootsklampen stehende Boot auf dem Deck befestigt wird. Die Bootskrabber bestehen eigentlich aus einem doppelten Tau an dessen einem Ende sich ein Haken und andem andern eine Jungfer befindet, Fig. 531. Der Haken wird auf dem Deck in einen Ringbolzen gehaket, und die Jungfer fährt etwas über den Bord des Boots. Da an der andern Seite des Boots ein ähnlicher Bootskrabber sitzt, so braucht man nur durch die beyden einander gegen überstehenden Jungfern ein Taljereep zu scheeren, und solches anzuholen, wenn das Boot festgesetzt werden soll.

BOOTSMANN.

Holl. Bootsman.
Dän. Baadsmand.
Schw. Båtsmän.
Engl. Boatswain.
Franz. Contremaitre.
Ital. Nostro uomo.
Span. Contramaestro.
Port. Contramestre.

Der Officier eines Schiffs, dem insonderheit alles was zur Takelasche gehöret, angeht. Unter seiner Aufsicht werden z. E. alle Blöcke und alles Takelwerk angeordnet, die Segel regiert, bey dem Spill gewunden, Güter aus und eingeladen, und was dergleichen Schiffsarbeiten mehr sind. Auf Kauffahrern befindet sich gewöhnlich nur ein Bootsmann der für dieses alles Sorge tragen muss. Auf holländischen, dänischen und schwedischen Kriegsschiffen aber hat der Bootsmann nicht allein einen Gehülfen oder Maat sondern es befindet sich noch ein ähnlicher Officier darauf, welcher der Schiemann genannt wird, und ebenfalls einen Gehülfen oder Maat hat. Dem Bootsmann geht alsdann alles an, was zum grossen Mast, und dem Bootsmannsmaat was zum Besahnmast gehört. Der Schiemann aber hat die Aufsicht über den Fockmast und der Schiemannsmaat über das Bugspriet. Bey andern Nationen sind gewöhnlich mehr als ein Bootsmann auf einem Kriegsschiff, so haben die Spanier z. E. drey (*Primero, segundo y tercero contramaestro*) wovon jeder einen Gehülfen oder Maat (*Guardian*) hat, s. Officiere eines Schiffs.

BOOTS-

BOOTSMANNSGASTEN.

Holl. Bootsmansgaſten.
Dän. Baadsmandsgaſter.
Schw. Båtsmansgaſter.
Engl. The ſailors belonging to the boatſwain.
Franz. Les mariniers du contremaitre.
Ital. I marinari del noſtro uomo,
Span. Los marineros del contramaeſtro.
Port. Os marinheiros do contrameſtre.

Die unter dem Befehl des Bootsmanns ſtehenden Matroſen, welche mit ihm die Wache halten. Eben ſo ſagt man auch Schiemannsgaſten.

BOOTSMANNSKAMMER.

Holl. Bootsmannskamer.
Dän. Baadsmands Kammer.
Schw. Båtsmans Kammare.
Engl. Boatſwain's room.
Franz. La chambre du contremaitre.
Ital. Camera del noſtro uomo.
Span. Camarote del Contramaeſtro.
Port. Camarote do Contrameſtre.

Die Kammer wo der Bootsmann logirt: auf deutſchen und holländiſchen Schiffen iſt ſolche gewöhnlich vorne beym Kabelgat an der Steuerbordſeite des Schiffs, und die Kammer des Bootsmannsmaats ebendaſelbſt, an der Backbordſeite.

BOOTSMANNSMAAT.

Holl. Bootsmansmaat.
Dän. Baadsmandsmat.
Schw. Båtsmansmat.
Engl. Boatſwain's-mate.
Franz. Un aide-contremaitre d'un navire allemand.
Ital. Aſſiſtente del noſtro uomo.
Span. Guardian.
Port. Guardiaõ.

Ein Unterbootsmann oder Gehülfe des Bootsmanns, ſ. Bootsmann.

BOOTSMANNSPFEIFFE.

Holl. Bootsmanspyp.
Dän. Baadsmandspibe.
Schw. Båtsmanspipa.
Engl. Boatsſwains-call.
Franz. Sifflet du maitre.
Ital. Fiſchio del noſtro uomo.
Span. Pito del contramaeſtro.
Port. Aſſovio do contrameſtre.

Eine Pfeife worauf der Bootsmann auf Kriegsſchiffen gewiſſe Töne angiebt, welche die Matroſen verſtehen müſſen, um darnach gewiſſe Arbeiten zu verrichten, z. E. Segel zu ſtreichen oder aufzuhieſſen &c.

BOOTSRINGE.

Holl. Bootsringe.
Dän. Baadsringe.
Schw. Båtsringar.
Engl. The boat-rings.
Franz. Anneaux de chaloupe.
Ital. Annelli della lancha.
Span. Argolas da lancha.
Port. Arganeos da lancha.

Sind zwey Ringe oder Ringbolzen wovon einer am Vor- und der andere am Hinterſteven des Boots ſitzt; in dieſelben werden die Nock und Seitentakel gehaket, wenn das Boot aus und eingeſetzt werden ſoll.

BOOTSWÄCHTER, ſ. Pavian im Boot.

BORAPELIOTES.

ſ. die Tafel beym Artikel Wind.

BORD des Schiffs.

Holl. Boord.
Dän. Bord, Skibsbord.
Schw. Bord. Seppsbord.
Engl. Board of a ſhip.
Franz. Bord d'un vaiſſeau.
Ital. Bordo della nave.
Span. Bordo del navio.
Port. Borda do navio.

Heiſst eben ſo viel als das Schiff ſelbſt, und in dieſem Verſtande ſagt man, an Bord fahren, am Bord ſeyn, an Bord kommen, vom Bord gehen &c. und ſolcher Ausdruck iſt weit gebräuchlicher, als wenn man ſagen würde ans Schiff fahren &c. Zuweilen verſteht man unter Bord auch das oberſte oder den Bord von der Seite des Schiffs; ſo ſagt man z. E. oben am Bord oder auf dem Bord.

An BORD fahren.

Holl. Aan Boord vaaren.
Dän. Gaae om Bord.
Schw. Gå om Bord.
Engl. To go a-board.
Franz. Aller à Bord.
Ital. Andare a bordo.
Span. Ir a bordo.
Port. Ir a bordo.

Eben ſo viel als ans Schiff fahren, ſ. Bord.

BORD an BORD.

Holl. Boord aan Boord.
Dän. Bord om Bord.

Schw.

Schw. Bord om Bord.
Engl. Along-side, spoken of two ships lying near to each other.
Franz. Bord à Bord.
Ital. Bordo a bordo.
Span. Bordo a bordo.
Port. Bordo a bordo.

Zwey Schiffe liegen Bord am Bord, wenn sie dicht an einander liegen.

Hohe BORD eines Schiffs.

Holl. Hooger Boord.
Dän. Luvside af et Skib.
Schw. Lovart Sidan.
Engl. The weather-side.
Franz. Le coté du vent
Ital. La banda di sopravento.
Span. Banda de barlovento.
Port. Banda de barlovento.

So heifst auch die Luvseite eines Schiffs, weil solche allezeit höher aus dem Wasser steht, als die Leeseite. Auch wenn ein Schiff am Steuerbord auf die Seite gelegt oder gekielholet wird, so ist die Backbordseite der hohe Bord.

Ueber BORD fallen.

Holl. Over Boord vallen.
Dän. Falde over Bord.
Schw. Falla öfver Bord,
Engl. To fall over board.
Franz. Tomber à la mer.
Ital. Cadere nel mare.
Span. Caer en el mar de a bordo.
Port. Cahir do bordo.

Aus dem Schiffe ins Wasser fallen.

Einem Schiffe an BORD treiben.

Holl. Een Schip aan Bord dryven.
Dän. Drive om Bord paa hinanden.
Schw. Drifva hvarandra om Bord.
Engl. To fall a-board of a ship.
Franz. Aborder un vaisseau en chassant ou en derivant sur lui.
Ital. Abordare un vascello.
Span. Abordar, ir encima, embestir un navio.
Port. Abordare hum navio.

s. Aufeinandertreiben.

Hoch-BORD-Schiff, s. Kriegsschiff.

BORDEN, s. Entern.

BORDINGS.

Heissen in Danzig und in der Ost-See, was man im andern Häfen Lichter nennt.

BORDLEISTE, s. Raaholz.

BÖRDMANN.

Holl. Beurtman.
Dän. Bördmand.
Schw. Bördman.
Engl. The captain of a small vessel which is obliged to go every 14 days from Amsterdam or Bremen to Hambro.
Franz. Le capitaine d'une semaque qui va regulièrement chaque 14 jours d'Amsterdam ou de Bremen à Hambourg.
Ital. Il Capitano d'un barco di passagio che va regolarmente da Hamburgo o da Bremen, ad Amsterdamo, o da Amsterdamo ad Hamburgo.
Span. El Capitano de un barco de passaje que va cada 14 dias de Amsterdam a Hamburgo.
Port. O Capitaõ de hum barco de Passagem que va regolarmente de Amsterdamo ou de Bremen a Hamburgo.

So nennt man einen von Amsterdam oder Bremen auf Hamburg, oder von Hamburg wieder auf erstere Oerter fahrenden Schiffer, der zu einer Zunft gehört, die unter sich festgesetzt hat, nur 14 Tage in Ladung zu liegen, und sodann ohne Zeitverlust ihre Reise anzutreten. Sollten sich aber vor der Ankunft eines Bördmanns an einem von diesen Oertern schon mehrere zur Börde gehörige Schiffer befinden, so darf der zuletzt angekommene nicht eher anfangen zu laden, bis die Zeit der erstern um ist. Kommen zwey zur Börde gehörige Schiffe zu gleicher Zeit an, so müssen sie durchs Loos bestimmen, wer der erste seyn soll, der zu laden anfängt.

BOREAS.

s. Die Tafel unter dem Artikel Wind.

BORG.

Holl. Borg.
Dän. Borg.
Schw. Borg.
Engl. Preventer.
Franz. Epithete qu'on donne à ce que les françois nomment fausses manoeuvres.
Ital. Bossa.
Span. Boza.
Port. Boça.

Heisst überhaupt eine Verdoppelung, die man einem Taue oder einem Holz, an irgend einer Stelle

Stelle giebt, wo es verstärkt werden soll. (NB. Die Kunstwörter in den vier letztern Sprachen, bedeuten aber nur blos eine solche Verdoppelung von Tauen. In erstern vier Sprachen wird auch das Wort Borg, vor diejenigen Taue und Rundhölzer die man doppelt oder zur Reserve mit sich führt, gesetzt, z. E. Borgdrehreep, Borgraa, Borgstenge &c. und es bedeutet alsdann so viel, als Reserve-Raa, Reserve-Stenge.)

BORG in der Wand.

Holl. Borg of Bout in't Want
Dän. Borg paa Vanten.
Schw. Borg på Vanten.
Engl. Stopper for the rigging made use of in time of action, when the shrouds or other ropes of consequence are cut by the ennemy's shot.
Franz. Bosse à fouet.
Ital. Bozza delle sarzie.
Span. Boza de los obenques, boza de combate.
Port. Boça de combate.

Ein Stück Tau, womit ein im Treffen abgeschossenes Wandtau wieder zusammengesetzt wird. Man muss daher allezeit solche Stücke bey der Hand haben.

BORG von Ketten an der Raa.

Holl. Borg van Kettingen aan de Raa.
Dän. Jern Borg at holde Raaen.
Schw. Järn Borg på Räerne.
Engl. Chains in which the yards are hung in time of action.
Franz. Chaines des vergues.
Ital. Bozza di catene per i pennoni.
Span. Bozas de cadena por las vergas.
Port. Boças de cadeas para aboçar as vergas.

Ein Borg an der Raa, heisst allgemein ein Tau, das man um die Raa und den Mast schlägt, wenn etwas schweres vermittelst des Nocktakels aufgehiesst werden soll, damit nämlich das gewöhnliche Tau worinn die Raa hängt nicht breche, und dieselbe herunter falle. Bey einem Treffen hängt man die Raaen in Ketten und demungeachtet werden sie doch oftmals herunter geschossen.

BORG an der Ruthe oder an der Gaffel.

Holl. Borg aan de Gaffel.
Dän. Borg.
Schw. Borg.
Engl. Preventer.
Franz. Faux martinet.
Ital. Bozza.
Span. Boza del burro o de la cangreja.
Port. Boça da carangueja.

Eine Verdoppelung des Dirks, oder ein Tau womit das obere Ende der Gaffel an den Besahnmast fest gemacht wird, um bey schwerem Winde den Dirk zu verstärken.

BORGBINDSEL des Bonnets.

Holl. Borgbindzel van't Bonnet.
Dän. Bonnettens Borgbændsel.
Schw. Bonnettens Borgbänsel.
Engl. The preventer of a bonnet.
Franz. Faux amarrage de la bonnette maillée.
Ital. Ligatura per amarrare la ponta della bonnetta alla bugna della vela.
Span. Boton para amarrar la boneta al puño de la vela.
Port. Botaó para amarrar a punta da boneta ao punho da vela.

Ein Bindsel womit noch, wenn es nöthig ist, das Ende des Bonnets, an das stehende Leick des Segels befestigt wird.

BORGBRASSEN, s. Brassen.

BORGDREHREEP, s. Drehreep.

BORGRAA.

Holl. Borg-Raa, loose Raa.
Dän. Vahre Raa.
Schw. Förråds Rå.
Engl. Spare-yard,
Franz. Vergue de rechange.
Ital. Pennone di rispetto.
Span. Verga de respeto.
Port. Verga sobresaliente ou de respeito.

So heisst eine überzählige oder Reserve-Raa die man nur mitnimmt um sie im Fall der Noth zu gebrauchen. Eben so wird eine Stenge die man in dieser Absicht mit sich nimmt eine Borgstenge genannt. Das überzählige Segelwerk, Tauwerk und Blockwerk heisst überhaupt Reserve-Guth oder um jedes besonders zu unterscheiden, Reserve-Segel, Taue und Blöcke.

BORGSTAG.

Holl. Borgstag.
Dän. Borgstag.
Schw. Borgstag.
Engl. Preventer-stay.
Franz. Faux-étay
Ital. Contrastrallo.
Span. Contraestay.
Port. Contra-estay.

s. Die Erklärung unter Stag.

BORG-

BORGSTENGE.

Holl. Borgsteng, loose Steng.
Dän. Vahre Stæng.
Schw. Förrädsstäng.
Engl. Spare-top-mast.
Franz. Mât de hune de rechange.
Ital. Albero di rispetto.
Span. Mastelero de respeto.
Port. Mastareo de respeito o sobresaliente.

f. Die Erklärung davon unter Borgraa.

BORGTAU zum Auffetzen der Stenge.

Holl. Borgtouw om de Stengen op te zetten.
Dän. Borg-Tov eller Hielpe Tov at sætte en Stænge opmed.
Schw. Borg Tåg at fätta en Stäng up.
Engl. A rope serving to take hold of the heel of a top-mast, to help the top rope, while the mast is hoisting up.
Franz. Braguet ou braguette.
Ital. Batticulo.
Span. Baticolo.
Port. Cabo que gorne o pé do mastareo para ajudar o amante.

So heisst auch ein dickes Tau, welches beym Aufhieſſen der Stenge gebraucht wird. Das eine Ende davon ist an die eine Langfahling befestigt und das andere fährt unter dem Fuſs der Stenge durch und ist um die andere Langfahling geschlagen. So wie die Stenge weiter aufgewunden wird, holt man das Borgtau immer nach, damit der Fuſs derselben darauf ruhe und die Stenge nicht herunter schieſſe, wenn das Stengenwindreep etwa brechen sollte.

BORGWANDTAU.

Holl. Borgwandtouw.
Dän. Borg-Wandtov,
Schw. Borg-Vandtåg.
Engl. Swifter.
Franz. Faux haubans, haubans de fortune.
Ital. Sarzie di fortuna, sarzie volanti.
Span. Obenques volantes.
Port. Custaneiras.

Eine Verdoppelung der Wandtauen oder ein Paar Wandtaue, welche bey starkem Schlingern des Schiffs auſſer den gewöhnlichen noch um den Top des Mastes gelegt, und gewöhnlich mit einer Gien im Schiffe angesetzt werden.

BORK.

Holl. Bork.
Dän. Bark.
Schw. Bark.
Engl. Bark.
Franz. Ecorce.
Ital. Scorza.
Span. Corteza.
Port. Cortiça.

Die äuſſere grobe Rinde des Holzes. Die zwischen dieser Rinde und dem eigentlichen Holz befindliche weiſſe Haut hingegen wird das Spint genannt.

BOROLYBICUS.

f. Die Tafel unter dem Artikel Wind.

BÖRSEN, (beym Blockmacher.)

So nennt der Blockmacher die Eisen, womit die Schülpe eines Bohrs breiter gemacht wird. Man legt dieses Eisen nämlich vermittelst eines Hakens an die Seite der Schülpe und der Bohr schneidet alsdann nur mit der einen Seite. Gewöhnlich wird der Schraubenbohr mit einer Börse breiter gemacht.

BOSBANK, f. Schandeck.

BOT geben, f. Vieren.

BOTTELIER eines Schiffs.

Holl. Bottelier.
Dän. Bottelerer paa et Skib (*auf Kriegsschiffen* Proviantskriver.)
Schw. Bouttler (*auf Kriegsschiffen* Skeppsskrifvare.)
Engl. Steward.
Franz. Depensier ou maitre valet.
Ital. Dispensiere.
Span. Despensero.
Port. Despenseiro.

Derjenige, welcher die Aufsicht über das Getränke und die Lebensmittel hat, und solche dem Koch zur Zubereitung giebt, oder sie auch selbst unter das Volk vertheilt. Er muſs von allem was er ausgiebt genau Rechnung halten. Auf deutschen und holländischen Kauffahrern ist der Untersteuermann oder auch der dritte Steuermann zugleich Bottelier, auf französischen Kauffahrern aber verwaltet dieses Amt der Küper. Auf groſſen Schiffen hat der Bottelier zuweilen noch einen Gehülfen welcher der Botteliersmaat genannt wird.

BOTTELIERSMAAT.

Holl. Botteliersmaat.
Dän. Bottelerers Math. (*auf Kriegsschiffen* Under-Proviantskriver.)

Schw. Bouttlers-Mat (*auf Kriegsschiffen* Under-Skepps-Skrifvare.)
Engl. Steward's-mate.
Franz. Second maitre-valet.
Ital. Secondo dispensiere.
Span. Ayundante del despensero.
Port. Ajudante de despenseiro, segundo despenseiro.

s. Die Erklärung unter Bottelier.

BOTLEREI.

Holl. Bottelary.
Dän. Botlerie.
Schw. Boutlerie.
Engl. Steward's room.
Franz. Depence (*auf Kauffahrern* Cambuse.)
Ital. Dispensa.
Span. Despensa.
Port. Despensa.

Der Raum in einem Schiffe wo die Lebensmittel und das Getränke vertheilt werden. Auf Kauffahrern werden sie gewöhnlich auch ebendaselbst aufbewahrt.

BOTLUF, s. Butluf.

BRABANK.

Holl. Kraan om Scheepen te Kielhalen.
Dän. Brabænk.
Schw. Bråbänk.
Engl. Careening-wharf.
Franz. Carenage.
Ital. Carenaggio.
Span. Carenero.
Port. Peixaõ.

Ein am Ufer befindlicher Platz, der mit Spillen, Gienen und anderm Zubehör versehen ist, um daselbst Schiffe zu kielholen.

BRABBELN.

Holl. Brabbelen.
Dän. Koge, Kaste Bubler fra sig.
Schw. Upvälla, upsiuda.
Engl. To boil and ripple, spoken of the sea.
Franz. Bouillonner.
Ital. Bollire.
Span. Borbollar.
Port. Fazer bolhas, borbotoes, dis-se d'agua.

Man sagt, von der See sie brabbelt, wenn sie durch irgend eine Ursache in eine kochende Bewegung geräth und Blasen in die Höhe wirft, welches allezeit mit einem Geräusch verbunden ist.

BRAKE, BRECHE oder BRECHBANK.

Holl. Braak.
Dän. Hampebrekker.
Schw. Bråka.
Engl. Brake.
Franz. Broie.
Ital. Maciulla.
Span. Agramiza.
Port. Gramadeira.

Ein hölzernes Werkzeug, Fig. 400 a a, womit der Hanf nachdem er in dem Ofen getrocknet worden, von seinem innern Kern befreyet wird, damit man die äussern Fasen desselben zum Spinnen erhält. Man hat Braken von verschiedener Art, die einfachste ist, die welche aus zwey Stücken Holz besteht, wovon das eine unbeweglich auf einem Gestell oder Fuss steht, welches von willkührlicher Länge und Breite ist. Jedes dieser Hölzer hat der Länge nach eine doppelte Falze, so dass dazwischen noch ein kleines Steg stehen bleibt. Auf beyden Enden ist es gleichfalls geschlossen. Beyde Ränder wie auch das Steg in der Mitte sind oben abgeschärft. Zwischen diese Falzen geht ein bewegliches Holz, welches an dem einen Ende des unbeweglichen Stücks, beweglich befestigt, und so eingerichtet ist, dass es vermittelst zweyer daran angebrachter Schärffen und einer Falze in der Mitten genau in die Falzen des unbeweglichen untern Holzes hineinpasst, und seine Schärffen durch die Falzen des untern Stücks völlig durchgehen. An dem einen Ende des beweglichen Stücks, ist ein Handgrif womit solches, wenn gebraket wird, in Bewegung gesetzt werden kann. Der Hanf wird beym Braken zwischen beyde Stücke gelegt, man drückt mit dem beweglichen Holze stets darauf, zieht den Hanf öfters durch, und die Schärffen der Brake reinigen hiedurch den Hanf von den mehrsten Schäven.

BRAKEN.

Holl. Braaken.
Dän. Brække.
Schw. Bråka.
Engl. Brake.
Franz. Broyer, rompre le chanvre.
Ital. Maciullare.
Span. Agramar el cañamo.
Port. Gramar.

Den Hanf von seinem getrockneten Kern befreyen. Man nimmt ein Bündel Hanf, legt solches auf das feste Stück der Brake und mit der rechten Hand nimmt man das obere oder bewegliche Stück der Brake und zerbricht den Kern, indem

indem man solches niederdrückt. Der bereits trockne Kern bricht, und wird nachher völlig beym Schwingen weggeschlagen und durch die Hechel weggeschaft.

BRAKWASSER.

Holl. Brakwaater.
Dän. Brak-Vand.
Schw. Brak, saltaktig Vatn.
Engl. Brackish water.
Franz. Doucin, eau saumache.
Ital. Acqua mestizza, acqua dolce mescolata coll' acqua del mare.
Span. Agua salobre.
Port. Agua salgada, acqua doce misturada com agua do mar.

Ein Gemisch von süssem und Salz-Wasser, wie man es gewöhnlich bey dem Ausgang der Flüsse findet.

BRAM.

Wird in folgenden zusammengesetzten Wörtern gebraucht, überhaupt versteht man darunter alles was zu den Bramsegeln und Bramstengen gehört.

BRAMBRASSEN oder BRAMSEGELBRASSEN, s. Brassen.

BRAMRAA, s. Raa.

BRAMREEP, s. Reep.

BRAMSCHOTEN, s. Schoten.

BRAMSEGEL, s. Segel.

Oben-BRAMSEGEL, s. Segel.

Winter-BRAMSEGEL, s. Segel.

BRAMSEGELSFALL s. Fall.

BRAMSEGELSKÜHLTE, s. Kühlte.

BRAMSEGELTUCH, s. Tuch.

BRAMSTENGE, s. Stenge.

BRAMTOP, s. Top.

BRAMTOPPENANTS, s. Toppenants.

BRANDEISEN, BRENNEISEN oder BRENNBOCK.

Holl. Brandyzers.
Dän. Jern Buk at brænde Planker paa.
Schw. Järn Bäck at bränna Plankor.
Engl. A sort of iron claws used to bend the planks of a ship by fire.
Franz. Chenets de fer.
Ital. Cavalletti di ferro.
Span. Cavallettes de hierro.
Port. Cavaletes de ferro para quemar as pranchas.

Eine Stange (Fig. 577.) an dessen beyden äussersten Enden ein zweybeinigter eiserner Bock geschmiedet ist. Man legt über die Stange das Ende der Planke, welches gebrännt oder gekrümmt werden soll, beschwert es mit Gewicht und zündet alsdann Feuer darunter an, s. Planken brennen.

BRANDEN, die See brandet.

Holl. Branden.
Dän. Bryde, Bölgerne bryde.
Schw. Bryta sig (sosom Böljorna emot en Klippa.)
Engl. To break, The sea breaks.
Franz. Briser, La mer falaise.
Ital. Rompersi, il mare si rompe alla costa.
Span. Romperse, el mar se rompe, el mar corre mucho, abate.
Port. Quebrar-se, o mar vem quebrar nos rochedos na costa.

Die See brandet, wenn sie sich entweder an der Küste oder auch in der See an Klippen bricht s. Brandung. Man sagt, die See brandet bey einer Klippe, sie bricht aber vor und hinter dem Schiffe.

BRANDER.

Holl. Brander, Brandschip.
Dän. Brander.
Schw. Brännare.
Engl. Fire-ship.
Franz. Brulot.
Ital. Brulotto.
Span. Brulote.
Port. Brulote.

Ein altes mit feuerfangenden Materien angefülltes Schiff welches angezündet und auf die feindlichen Schiffe getrieben wird, um solche in Brand zu stecken.

Die Bauart eines Branders unterscheidet sich in keinen Stücken von der Bauart eines jeden andern Schiffs, nur blos der in demselben befindliche Feuerapparatus, wie auch die Art und Weise wie der Brander angesteckt und auf die feindlichen Schiffe getrieben wird, verdient hier umständlich beschrieben zu werden. Der eigentliche Feuerraum befindet sich auf dem Zwischen-Deck, er fängt nämlich von dem Bug des Schiffs an, und geht bis hinter den grossen Mast, Fig. 535. wo

wo er durch ein Schot L geendigt wird. Das Lauffeuer in diesem Raum ist in hölzernen Röhren D G enthalten, die in der Länge und Queere des Schiffs auf einem Gerüst oder einer Stelling liegen und mit einander in Verbindung stehn. An jeder Seite des Branders sind ungefähr 5 bis 6 Stückpforten die von oben nach unten geöfnet werden, oder deren Hängen sich an der untern Kante befinden, da solche hingegen bey den gewöhnlichen Stückpforten an der obern Kante sitzen. Vor jeder Stückpforte liegt ein eisernes Kammerstück das ungefähr 10 Zoll lang ist. und 3 bis 5 Zoll im Durchmesser hat, es wird mit blossem Pulver geladen und vor die Ladung ein hölzerner Pfropf geschlagen. In das Zündloch steckt man eine Lunte und alle Kammerstücke werden durch ein Lauffeuer losgebrannt, wodurch die Stückpforten alle zugleich niederschlagen oder auch von ihren Hängen los gerissen werden, und der in dem Feuerraum wütenden Flamme Luft machen. Unter der grossen und Fock Wand sind senkrechte Röhren unter welchen in dem Feuerraum eine Feuertonne steht, deren Flamme durch die Röhren dringt, und die Wandtauen und Takelasche in Brand steckt; auch befinden sich in dem obern Deck noch zwey kleine Luken wodurch die Flamme ebenfalls dringt. Die Oefnung der senkrechten Röhren muss aber, ehe der Brander angesteckt wird, mit einem Pfropf und darüber gespikerter Presenning wohl verwahrt werden, damit nicht durch Unvorsichtigkeit, Feuer auf die darunter stehende Feuertonne falle. An jeder Seite des Schots ist ein Loch gebohrt, durch welches die Röhren die das Lauffeuer enthalten, in schräger Richtung, aus der Seite des Schiffs geleitet sind. Sowohl, die Deckplanken des Branders als auch die Röhren werden mit Harz übergossen, auch ausser den Feuertonnen, Schöven Rieth, und mit brennbarer Composition übergossener Hanf, Werk, Spähne und Buschwerk in den Feuerraum gelegt und Feuerhemder an die Seiten des Schiffs gehänkt.

Die Plätze N. O. hinter dem Feuerraum, stellen die Kammern der Schiffsofficiere vor. Die Kajüte des Kapitains aber befindet sich hinter diesen in P. Sobald der Admiral das Signal giebt, sich zum Treffen zu bereiten, so befestigt der Brander die Enterhaken an die Nocken der Raaen und hält seine Enterdreggen in Bereitschaft. Wenn das Treffen aber angefangen, so werden die, nach dem obern Deck zu gehenden Röhren geöfnet, die Deckel der Feuertonnen abgenommen, in dem Feuerraum Rieth, Werk, Hede, Spähne und andere feuerfangende Materien verbreitet und von diesen von Baumwollen Garn gemachte Lunten, die durch Weingeist gezogen, und mit feinem Pulver bestreuet sind, in die Feuertonnen geleitet. Bey dieser Arbeit hält man den Brander sorgfältig hinter den Schiffen der Flotte, um nicht dem feindlichen Feuer ausgesetzt zu seyn. Wenn nun der Brander in den Stand gesetzt ist, um angesteckt zu werden, so sucht ihn der Kapitain an ein feindliches Schiff zu bringen, und wenn es ihm gelungen ist, dass die an den Raaen befindlichen Haken in das feindliche Tauwerk gefasst, und Enterdreggen in dasselbe geworfen, so steckt er die aus der Seite des Schiffs gehende Röhre, worinn sich das Lauffeuer befindet, an, und rettet sich mit seinen Leuten, durch eine kleine Pforte, welche sich dicht bey dieser Röhre befindet, in dem Boot, welches augenblicklich davon rudert.

Um einen Brander abzuhalten, bedient man sich der Brandhaken, welches Spieren oder Bäume sind, die man aus den Stückpforten steckt, um nämlich dadurch zu verhindern, dass der Brander dem Schiffe nicht an die Seite komme; allein das beste Mittel, die Absicht des Branders zu vereiteln ist, demselben bewafnete Fahrzeuge entgegen zu schicken, um sich seines Boots zu bemächtigen, daher solches auch allezeit bey der Pforte durch welche man entfliehet, mit einer Kette und einem Schloss befestigt, auch mit Drehbassen besetzt ist, um sich vertheidigen zu können.

Gewöhnlich werden Brander nur an solche Schiffe gelegt, die ihre Masten und Segel verlohren haben und ausser Stand gesetzt sind zu manoeuvriren; doch heutiges Tages gebraucht man diese, die Menschheit entehrenden Werkzeuge selten anders, als bey einem Schiffe das sich durchaus nicht ergeben will, ohne Hofnung zu haben, zu entkommen.

Man sendet auch Brander in einen Hafen, um eine daselbst befindliche feindliche Flotte in Brand zu stecken. So schickte der Admiral Drake im Jahr 1588 acht Brander unter die, vor Calais ankernde, grosse spanische Flotte, und richtete dadurch einen Theil derselben zu Grunde, ebenfalls ward im vorletzten Kriege von dem berühmten Makenzie die türkische Flotte im Hafen von Chesmie verbrannt.

Der Gebrauch der Brander oder Feuerschiffe ist sehr alt, und man findet schon beym Quintus, Curtius und Arianus, dass die Tyrer die Thürme, welche Alexander der Grosse ihre Stadt zu belagern errichten liess, um seine Arbeiter die mit

Aufführung eines Dammes beschäftiget waren, zu beschützen, durch Feuerschiffe zu Grunde gerichtet worden. Eben so verbrannten die Karthaginenser, die vor ihrem Hafen ankernde römische Flotte; auch Cassius richtete auf solche Weise eine von den Flotten des Cäsars die vom Pomponius kommandirt wurde, und bey Messana unbesorgt vor Anker lag, zu Grunde. Er füllte nämlich Lastschiffe mit brennbaren und feuerfangenden Dingen, steckte sie an, und liess sie unter des Casars Flotte laufen, welches mit mit so gutem Erfolg ausgeführt wurde, dass 35 Schiffe, wovon 20 Kriegsschiffe waren, ein Raub der Flammen wurden.

Einen BRANDER absenden.

Holl. Een Brander aanbreugen afzenden.
Dän. Anbringe en Brander.
Schw. Sända en Brännare til Fienden.
Engl. To send a fire-ship.
Franz. Adresser un brulot.
Ital. Mandare un brulotto.
Span. Embiar un brulote.
Port. Enviar hum brulote.

Einen Brander auf ein feindliches Schiff schicken, s. Brander.

BRANDHAKEN.

Holl. Brandhaken.
Dän. Brandhage.
Schw. Brandhakar.
Engl. Firebooms.
Franz. Boute-hors pour defendre l'approche des brûlots.
Ital. Bastoni per impedire l'abbordaggio d'un brulotto.
Span. Perchas para defender el abordaje de un brulote.
Port. Paos para defender a abordagem de hum brulote.

s. Brander.

BRANDRÖHREN eines Branders.

Holl. Brandpypen in een Brander.
Dän. Brandrör i en Brander.
Schw. Brandrören.
Engl. The throughs or channels in which the train is laid in a fire ship.
Franz. Dales d'un brûlot.
Ital. Le mine d'un brulotto.
Span. Canales de un brulote.
Port. Canudos que servem de condazir a polvora em hum brulote.

Die sämmtlichen Röhren des Branders, welche das Lauffeuer enthalten, s. Brander.

BRANDRÖHRE oder BRÄNDER einer Bombe.

Holl. Brandpyp.
Dän. Brandrör.
Schw. Brandrör.
Engl. The fuse.
Franz. La fusée de bombe.
Ital. Spoletta.
Span. Espoleta.
Port. Espolete.

s. Bombe.

BRANDSCHWABBER, s. Schwabber.

BRANDUNG.

Holl. Branding, Barping.
Dän. Brænninger.
Schw. Bränning.
Engl. Breakers.
Franz. Brisans.
Ital. Rompimento del mare.
Span. Rompimiento del mar.
Port. Mar da costa, mar que quebra nos rochedos.

Das Brechen der Wellen an Küsten und Ufern oder auch in der See, wo sich Untiefen befinden, oder wo Klippen unter der Fläche des Wassers verborgen liegen. Da wo eine Brandung ist, wird die See mit immerwährendem Schaum bedeckt, auch erkennt man solche an dem Grausen erregenden Gebrüll der Wellen, welches von dem gewöhnlichen Geräusch des Meers leicht zu unterscheiden ist. Mehrentheils sind die Stellen wo sich Brandungen in der See befinden, auch auf den Seekarten gezeichnet.

BRASSEN.

Holl. Brassen.
Dän. Brasar.
Schw. Brassar.
Engl. The braces of the yards.
Franz. Les bras.
Ital. Braccj.
Span. Brazos.
Port. Braços.

Taue Fig. 91. t, u, v, w, o, q, r, s, 16, 17, 18, die an beyden Enden der Raaen befestigt sind, und vermittelst welcher dieselben horizontal bewegt werden, damit die Fläche der Segel, nachdem wie die Richtung des Windes ist, einen mehr oder weniger schiefen Winkel mit dem Kiel macht. Wenn man z. E. vor dem Winde segelt, so sind die beyden Brassen gleich stark angezogen, weil die Raaen alsdann eine

eine perpendiculare Richtung mit dem Kiel haben müssen. Aber bey jedem andern Winde wird nach dem Verhältniss wie die Leebrass nach hinten geholt wird, die Luvbrass abgeviert. Jede Raa hat zwey Brassen, wovon eine an Backbord und die andere an Steuerbordseite des Schiffs fährt. Die Taue welche bey der Blinde und Schiebblinde, die Stelle der Brassen vertreten, werden Trissen genannt, eben so hat die Besahnsruthe keine Brassen sondern Pispotten. Wie die verschiedenen Brassen fahren, werden wir in folgendem sagen.

Die grossen BRASSEN.

Holl. De groote Brassen.
Dän. Store Braser.
Schw. Stora Brassar.
Engl. The main-braces.
Franz. Les grands bras ou les bras de la grande vergue.
Ital. Bracci di maestra.
Span Brazos mayores.
Port Braços da verga grande.

Die grossen Brassen (Fig. 91. o.) werden hinten am Schiff gewöhnlich am Eckständer des Hecks an einen Augbolzen befestigt, sie fahren durch den, hinten an der grossen Raa befindlichen einscheibigten Block, und von da wieder hinten nach dem Schiff durch einen andern Block, der nahe bey dem ersten sitzt, woran das Ende befestigt wird. Die Engländer gebrauchen häufig Brassschenkel, auch entfernen sie wohl die Blöcke hinten mit einer Spier vom Schiffe, damit diese Brassen in einem weniger scharfen Winkel und folglich mit mehrerer Kraft auf die Raaen würken.

Die grossen Mars-BRASSEN.

Holl. Groot Marszeils Brassen.
Dän. Store Mærse-Braser.
Schw. Stora Mars-Brassar.
Engl. The main-top-braces.
Franz. Les bras du grand hunier.
Ital. Bracci di gabbia.
Span. Brazos de gabia.
Port. Brazos da gavia.

Das Ende dieser Brassen (Fig. 91. q) ist an einem Schenkel fest, der um den Besahnmast, etwas über dem Rack der Ruthe liegt; sie fahren durch einen hinten an der grossen Marsraa befindlichen einscheibigten Block und von da wieder zurück, durch einen andern, an demselben Schenkel woran das Ende befestigt ist, sitzenden Block, (bey den Engländern fahren sie gemeiniglich durch einen Block oder eine Scheibe die sich an dem äusserften Ende der Dwarsfahling des Besahnmarses befindet) und alsdann nach dem Schiff hinunter, durch einen Block der an das vordere Besahnwandtau genähet ist.

Die grossen BRAMBRASSEN oder grossen BRAMSEGELBRASSEN.

Holl. De groot-Bramseils Brassen.
Dän. Store Bram-Braser.
Schw. Stora-Bram-Brassar.
Engl. The main-top-gallant-braces.
Franz. Les bras du grand perroquet.
Ital. Bracci di pappafico.
Span. Brazos del Juanete mayor.
Port. Braços do Joanete grande.

Sind um das Nock der Bramraa gestropt (Fig. 91. r) und fahren durch einen an die Kreuzstenge über dem Hummer genäheten Block zum Schiff hinunter.

Die grossen Obenbramsegel-BRASSEN.

Holl. Groote Bovenbramzeils Brassen.
Dän. Store Bovenbram-Brassar.
Schw. Stora Bovfenbram-Brassar.
Engl. Main-top-gallant-royal-braces.
Franz. Les bras du grand perroquet volant.
Ital. Bracci di contropappafico.
Span. Brazos del Sobre-Juanete mayor.
Port. Braços do Sobre-Joanete grande.

Werden selten gebraucht, sie sind an das Nock der Obenbramraa befestigt, (Fig. 91. s.) und fahren durch eine an den obern Theil der Kreuzbramstenge befindliche Kausch nach dem Schiff hinunter.

Die Fock-BRASSEN.

Holl. De Fokkebrassen.
Dän. Fokke. Braser.
Schw. Fock-Brassar.
Engl. The fore-braces.
Franz. Les bras de la misaine.
Ital. Bracci di trinchetto.
Span. Brazos de trinquete.
Port. Braços do traquete.

Sind an dem grossen Stag etwas unter dem Auge desselben fest (Fig. 91. t,) und fahren durch den, hinten an der Fockraa sitzenden einscheibigten Block, von da wieder durch einen zweyscheibigten Block, der entweder oben an dem grossen Stag oder auch an den Backen des grossen Masts, oder auch unter dem grossen Mars sitzt, und endlich von da wieder nach dem Schiff hinunter. Durch die andere Scheibe dieses letztern zweyscheibigten Blocks fahren, die Vormarsbrassen.

Die

Die Vormars-BRASSEN.

Holl. Voormarszeilsbraſſen.
Dän. Fore-Mærſe-Braſer.
Schw. För-Märs-Braſſar.
Engl. The fore-top-braces.
Franz. Les bras du petit hunier.
Ital. Bracci di parrochetto.
Span. Brazos de velacho.
Port. Braços do velacho.

Sind ebenfalls an das groſſe Stag unter den Fockbraſſen befeſtigt, (Fig. 91. u,) und fahren durch den einſcheibigten Block hinten an der Vormarsraa; von da wieder durch den zweyſcheibigten Block wodurch die Fockbraſſen fahren nach dem Schiff hinunter.

Die Vorbram-BRASSEN.

Holl. Voorbramzeilsbraſſen.
Dän. Forbram-Braſer.
Schw. Förbram-Braſſar.
Engl. The fore-top-gallant-braces.
Franz. Les bras du petit perroquet.
Ital. Bracci di pappafico di parrochetto.
Span. Brazos del juanete de proa.
Port. Braços do Joanete de proa.

Sind am Nock der Vorbramraa feſt (Fig. 91. v.) und fahren durch einen Block der am groſſen Stengenſtag etwas unter dem Auge deſſelben ſitzt, von da durch einen andern, unter der Sahling der groſſen Stenge befindlichen Block, und alsdann wieder nach dem Fockmars zurück und durch einen oder mehrere Blöcke nach dem Schiff hinunter.

Die Vor-Obenbramſegel-BRASSEN.

Holl. Voorbovenbramzeils-Braſſen.
Dän. For-boven-bram-Braſer.
Schw. För-bovſen-bram-Braſſar.
Engl. Fore-top-gallant-royal-braces.
Franz. Bras du petit perroquet volant.
Ital. Bracci di contropappafico di parrochetto.
Span. Brazos del Sobre-Juanete de proa.
Port. Braços do Sobre-Joanete de proa.

Fahren von der Raa woran ſie befeſtigt ſind, (Fig. 91. w.) durch einen oben an das groſſe Bramſtengenſtag genäheten Block und von da wieder nach dem Fockmaſt durch einen Block zum Schiff hinunter.

Die Bagien-BRASSEN.

Holl. Begine Braſſen.
Dän. Bergine Braſer.
Schw. Bagin Braſſar.
Engl. The croſs-jack-braces or the braces of the croſs-jack-yard.
Franz. Bras de la vergue ſeche.
Ital. Bracci ſecchi.
Span. Brazos ſecos.
Port. Braços ſecos ou da verga ſeca.

Sind am hinterſten groſſen Wandtau auf ⅔ der Höhe feſt, (Fig. 91. 16.) und fahren durch einen einſcheibigten Block vorne am Rack der Bagienraa, von da wieder durch einen Block der ebenfalls am hintern groſſen Wandtau etwas unter dem feſten Part der Braſſen ſitzt, nach dem Schiff hinunter.

Die Kreuz-BRASSEN oder Kreuzſegel BRASSEN.

Holl. Kruiszeils Braſſen.
Dän. Kryds-Braſer.
Schw. Kryſs-Braſſar.
Engl. Mizen-top-braces.
Franz. Bras du perroquet de fougue.
Ital. Bracci di Contromezzana.
Span. Brazos de Sobremezana.
Port. Braços da gata.

Sind auf kleinen Schiffen nur einfach und an dem Nock der Kreuzraa feſt, (Fig. 91. 17.) ſie fahren von da durch einen Block der hinten am groſſen Mars ſitzt nach dem Schiff hinunter. Auf groſſen Schiffen ſind dieſe Braſſen zuweilen doppelt und gewöhnlich am hinterſten groſſen Wandtau dicht unter den Schwigtingen feſt: ſie fahren durch den Block vorne am Nock der Kreuzraa und von da wieder nach dem hinterſten groſſen Wandtau, durch einen Block der dicht unter dem feſten Part dieſer Braſſen ſitzt, nach dem Schiff hinunter.

Kreuzbramſegel-BRASSEN.

Holl. Kruisbramzeilsbraſſen.
Dän. Krydsbram-Braſer.
Schw. Kryſsbram-Braſſar.
Engl. The mizen-top-gallant-braces.
Franz. Bras de la perruche.
Ital. Bracci del belvedere o del caccaro.
Span. Brazos de periquito.
Port. Braços da ſobregata.

Sind am Nock der Kreuzbramraa feſt, (Fig. 91. 18.) und fahren durch einen oben an der groſſen Stengenwand befindlichen Block und durch das groſſe Mars nach dem Schiff hinunter.

Luv-BRASSEN.

Holl. Loevbraſſen.
Dän. Luvbraſer.

Schw. Lovbrassar.
Engl. Weather-braces.
Franz. Bras du vent.
Ital. Bracci di sopravento.
Span. Brazos de barlovento.
Port. Braços de barlovento.

Die Brassen an der Seite des Schiffs, welche sich vor dem Winde befindet. Diese Brassen werden, wenn man mit halben, oder bey dem Winde segelt, niemals angeholt, sondern liegen los.

Lee-BRASSEN.

Holl. Lybrassen.
Dän. Læ-Braser.
Schw. Lä-Brassar.
Engl. Lee-braces.
Franz. Bras de dessous le vent.
Ital. Bracci di sottovento,
Span. Brazos de sotavento.
Port. Braços de sotavento.

Die Brassen an der Seite des Schiffs welche sich hinter dem Winde befindet. Diese Brassen sind allezeit angeholt, wenn man bey dem Winde segelt.

Borg-BRASSEN oder doppelte BRASSEN.

Holl. Borgbrassen.
Dän. Borg-Braser.
Schw. Borg-Brasser.
Engl. Preventer-braces.
Franz. Faux-bras.
Ital. Controbracci, falsi bracci.
Span. Contrabrazos.
Port. Contrabraços.

So nennt man einfache Taue, womit man bey schwerem Winde die Brassen der Untersegel verdoppelt, sie sind gewöhnlich mit einem Strop um die Nocken der Raaen gelegt und fahren neben den rechten Brassen nach der Seite des Schiffs hinunter.

Conter-BRASSEN, s. Borg-Brassen.

Etliche Seeleute verstehen auch darunter Brassen, die nach dem Vordertheil des Schiffs fahren.

BRASS-SCHENKEL.

Holl. Brasschenkels.
Dän. Brassinkel.
Schw. Brassänklingar.
Engl. The brace-pendants of the yard arms.
Franz. Pendeurs de bras.
Ital. Braccialotti.
Span. Brazalotes.
Port. Braçalotes.

Kurze einfache Taue (Fig. 64. x,) wovon das eine Ende an dem Nock der Raaen befestigt ist, an dem andern aber sich ein einscheibigter Block befindet wodurch die Brassen fahren.

BRASSEN, die BRASSEN anholen.

Holl. Brassen.
Dän. Brase.
Schw. Brassa.
Engl. To brace any yard.
Franz. Brasser, brasseyer.
Ital. Bracciare.
Span. Bracear.
Port. Braciar.

Die Raaen des Schiffs vermittelst der Brassen wenden, oder die Brassen anholen, damit die Fläche der Segel einen mehr oder minder scharfen Winkel mit dem Kiel des Schiffs mache und dem Winde mehr oder weniger ausgesetzt werde. Man brast Backbord und Steuerbord.

An-BRASSEN, die BRASSEN aufholen,

Holl. Aanbrassen, de Brassen anhaalen.
Dän. Brase an, brase bi.
Schw. Brassa an, brassa bi.
Engl. To brace the sails in or haul in the weather-braces.
Franz. Brasser au vent, faire bon bras.
Ital. Bracciar sopravento.
Span. Bracear por barlovento.
Port. Braciar por barlovento.

Die Luvbrassen anholen, so dass das Segel dem Winde weniger ausgesetzt wird.

Ab-BRASSEN.

Holl. Afbrassen.
Dän. Brase af.
Schw. Brassa af.
Engl. To fill the sails after they have been braced aback.
Franz. Brasser à porter, decharger les voiles.
Ital. Bracciare sottovento.
Span. Bracear por sotavento.
Port. Braciar por sotavento.

Die Leebrassen anholen, damit die Segel dem Winde mehr ausgesetzt, oder von demselben wieder gefüllt werden.

BEY-

Bey-BRASSEN, luvwärts Brassen, f. Beybrassen.

Back-BRASSEN, Gegen-BRASSEN, verkehrt BRASSEN, auf den Mast oder gegen den Mast BRASSEN.

Holl. De Zeilen tegen brassen, bak brassen.
Dän. Brase bak.
Schw. Brassa back.
Engl. To brace the sails aback.
Franz. Brasser à contre, brasser à coëffer, brasser les voiles sur le mât.
Ital. Bracciare in faccia.
Span. Bracear las velas en facha.
Port. Pór sobre, braciar o pano sobre.

Die Luvbrassen so weit anholen, dass der Wind von vorne in die Segel fällt und solche gegen den Mast legt.

Vierkant BRASSEN, ins Kreuz BRASSEN.

Holl. De Zeilen vierkant of in't Kruis brassen.
Dän. Brase firkant.
Schw. Brassa firkant.
Engl. To square the yards.
Franz. Brasser quarré.
Ital. Bracciare in croce.
Span. Bracear en cruz.
Port. Cruzar as vergas.

Die Raaen dergestalt brassen, dass sie in horizontaler Richtung einen rechten Winkel mit dem Kiel machen, welches allezeit geschiehet wenn man vor dem Winde segelt.

Auf-BRASSEN, auf den Wind BRASSEN.

Holl. Opbrassen.
Dän. Brase op.
Schw. Brassa up.
Engl. To bring-to.
Franz. Mettre en panne.
Ital. Bracciare le vele in panna.
Span. Bracear en facha.
Port. Atravessar o navio, pór a capa.

Heisst etliche von den Segeln backbrassen und andere beybrassen, so dass die Segel unter einander eine entgegengesetzte Würkung haben; durch die backliegenden Segel wird nämlich das Schiff rückwärts, und durch die gefüllten vorwärts getrieben, es muss daher beynahe auf einer Stelle liegen bleiben, nur treibt es etwas ab. Man brasst auf, wenn man auf ein Schiff wartet oder sich in der Nähe des Landes befindet, und einen Lootsen an Bord nehmen will: ebenfalls wenn es Nacht wird und man befürchtet aufs Land zu laufen, letzteres wird aber besser beydrehen genannt. Die Fig. 286. stellt eine dreymastige Galliote vor, welche aufgebrasst hat; das grosse Marssegel und Kreuzsegel liegen nämlich back und das Vormarssegel ist beygebrasst und voll. Um Aufzubrassen, bedient man sich gewöhnlich der beyden Marssegel und des Kreuzsegels und läst die übrigen alle aufgeien. Es ist dabey gleichgültig, ob man das Grosse oder das Vormarssegel back legt, weil die Würkung des einen, die Würkung des andern aufhebt. Nur blos in dem Fall muss man hierinn einen Unterschied machen, wenn man sich an der Luvseite eines Schiffs befindet und auf dasselbe zu fallen fürchtet, alsdann wird es besser seyn, das Vormarssegel voll zu halten, und die beyden andern back zu legen, weil hiedurch das Schiff weniger geneigt seyn wird, abzufallen, auch kann man dabey ebenfalls das Kreuzsegel voll halten und die Besahn beyholen. Wenn man sich aber an der Leeseite eines Schiffs befindet, und befürchtet, demselben durch Anluven zu nahe zu kommen, so muss man das Gegentheil beobachten.

Scharf beym Winde BRASSEN, auf den Rand BRASSEN.

Holl. Scharp by de Wind brassen.
Dän. Brase bi de Vind, brase skarp.
Schw. Brassa bi de Vind.
Engl. Trimming all sharp.
Franz. Brasser au plus près ralinguer en tenant le vent.
Ital. Bracciare a andare bene all' orza.
Span. Ciñir el viento.
Port. Cingir o vento.

Die Segel so nahe beym Winde brassen als möglich, doch so, dass sie nicht wappern oder back zu liegen kommen, sondern voll stehn.

Voll-BRASSEN.

Holl. De Zeilen vol brassen.
Dän. Brase fuld.
Schw. Brassa fult.
Engl. To brace the sails full.
Franz. Faire porter, faire servir.
Ital. Far portare le vele.
Span. Bracear a llenar las velas.
Port. Braciar a ir em cheio.

Die Fläche der Segel wenn sie scharf beym Winde oder in den Wind gebrasst sind, durch Anholen der Lee-Brassen, wieder demselben aussetzen.

Die

Die Segel in den Wind BRASSEN.

Holl. De Zeilen in de Wind brassen.
Dän. Brasse i Vinden.
Schw. Brasa i Vinden.
Engl. To brace the sails in the wind.
Franz. Brasser les voiles dans le vent.
Ital. Bracciar in punta.
Span. Bracear al filo.
Port. Braciar no vento.

Die Segel vermittelst der Brassen so weit in den Wind bringen, dass er nicht mehr auf die Fläche derselben würken kann, sondern die Segel anfangen zu wappern oder zu schlagen.

BRATSPILL.

Holl. Braadspit.
Dän. Bradspil.
Schw. Brädspel.
Engl. Windlass.
Franz. Vindas, virevaut.
Ital. Mulinello.
Span. Molinete.
Port. Molinete, ou bolinete.

Eine lange vorne auf Schiffen befindliche horizontale hölzerne Welle, Fig. 44. vermittelst welcher das Ankertau aufgewunden wird. Sie ist gewöhnlich achteckigt und entweder selbst von weichem Holz gemacht, oder es sind auch um dieselbe Latten davon gelegt, welche man alsdann die Ausfütterung des Bratspills nennt. Bey Spillen die weniger Durchmesser haben, macht man die Ausfütterung von Eichenholz, damit das Ankertau nicht so sehr in dasselbe einschneide. Auf einige Entfernung von ihren Enden ist diese Welle rund herum bis auf ungefähr die Hälfte ihrer Dicke eingeschnitten und in dem Einschnitt cylinderförmig, oder rund gemacht. Das mittelste Stück derselben oder der Theil f f, der sich zwischen den beyden Einschnitten befindet, wird eigentlich das Spill genannt, und die beyden äussern Enden g, g so weit wie der Einschnitt geht, die Köpfe des Spills. Das Spill ist in der Absicht in den beyden Einschnitten rund gemacht, damit dieser runde Theil oder Zapfen sich in zweyen starken, an einander schliessenden Seitenhölzern, h, h bewegen könne, wovon jedes einen Ausschnitt in der Gestalt eines halben Kreises hat. Diese Seitenstücke, welche der ganzen Kraft des Ankertaues wiederstehen müssen, gehen ziemlich tief ins Schiff hinein, und sind mit den Balken und allen Theilen, wo sie vorbey fahren, verbolzt, auch liegen vor denselben zu mehrerer Verstärkung ein Paar Knien i, i. Die mit den Deckbalken, worauf der eine Arm derselben liegt, gleichfalls verbolzt sind. Wenn das Spill mit seinen beyden Einschnitten in die halbrunden Ausschnitte der Seitenstücke gesetzt worden, so schiebt man an die hintere Seite dieser letztern zwey Stücke k, k welche eben dieselbe Dicke, und eben solchen Ausschnitt haben als die Seitenstücke selbst; sie werden mit diesen durch Bolzen verbunden, die so lang seyn müssen, dass sie noch durch den stehenden Arm der Knie gehen, wo sie mit Splinten befestigt werden. Man nennt diese letztern Stücke die Klampen, oder auch die Kalben der Bratspillbeting, da hingegen die Seitenstücke, mit den Knien und Klampen zusammengenommen die Beting des Bratspills heisst. An jeder von den beyden innern Seiten der ebengesagten Seitenstücke sind zwey Löcher gemacht, welche nur halb durch dieselben gehen, und in diese Löcher werden knieartige Hölzer l, l gesetzt, die stark genug sind, dass die 2 oder 3 um das Spill fahrende Bugten des Ankertaues darauf gelegt werden können, wenn man an der andern Seite der Palbeting auf ein Tau winden will; man nennt diese Hölzer die Nordleute. Durch das Spill sind mehrere viereckigte Löcher d, d, gemacht, in welche man das Ende der Spillspaken steckt, welches hölzerne Hebel sind, vermittelst welcher das Bratspill herumgedrehet wird. In der Mitte rund um das Spill, sind ein oder auch wohl zwey Reihen Löcher m, m, gehauen, welche die Palllöcher oder Pallgaten genannt werden und deren gewöhnlich in jeder der acht Seiten des Spills zwey zu seyn pflegen. In diese Löcher fallen, so wie das Spill herumgedrehet wird, die Pallen c, c welche mit Hängen an der Pallbeting oder dem Klockengalgen befestigt sind, und verhindern, dass das Spill nicht wieder zurückläuft. Die Pallöcher werden noch an der Stelle gegen welche der Zahn des Palls fällt mit eisernen Platten ausgefüttert, welche die Kiesen genannt werden. In die Löcher der Spill wird ein Katzenkopf n oder auch ein Spehnkopf gesteckt, woran das Ankertau zu mehrerer Sicherheit festgebunden wird, wenn das Spill, vermittelst der Pallen festgesetzt worden. s. Die Artikel Katzenkopf, Spehnkopf und Spehntau. Oben an den Seitenstücken oder Betingen sitzen gewöhnlich etliche Knöpfe, o, um darauf ein Jagtross oder dünnes Tau, das nur um den Kopf der Spill gewunden wird, zu belegen. Von der einen Beting zur andern liegt über dem Spill ein mit Koviennageln versehenes Holz n n worauf laufendes Tauwerk belegt wird; wenn solches von einer Beting zur andern reicht, heisst es der Boog des Brat-

Bratspills weil es alsdann etwas gebogen ist; wenn es aber nur von beyden Seiten der Betingen bis zum Klockengalgen, oder der Pallbeting geht, und in der Mitte unterbrochen ist, so wird es blos die Nagelbank des Bratspills genannt.

Da wegen der horizontalen Lage des Bratspills die ganze Schwere des Mannes auf das Ende des Hebels oder der Spake würkt, so hat solcher hiebey weit mehrere Kraft zu winden, als bey dem Gangspill. Demungeachtet erfordert die Arbeit eine besondere Geschicklichkeit, welche hauptsächlich darinn besteht, dass alle Arbeiter zu gleicher Zeit ihre Spaken mit einem Ruck niederdrücken. Die Matrosen auf den Kohlenschiffen von Northumberland sind hierinn die aller geübtesten.

Ueberhaupt ist sowohl das Bratspill als auch das Gangspill noch mancher Verbesserung fähig; insonderheit würde die Friction merklich vermindert werden, wenn der in dem Ausschnitt der Beting sich bewegende Theil des Spills von Eisen wäre. In England haben *Stephen Wright*, *Moor* und *Hutchinson* etliche Verbesserungen der Spillen vorgeschlagen. s. *Hutchinson's practical Seamanship* 2d *Edit.* p. 124 und 250. Man lese auch darüber die Abhandlungen der Petersburger Academie vom Jahr 1781. Ister Theil. No. 12. S. 105.

BRATSPILL im Boot.

Holl. Braadspit in't Boot.
Dän. Bradspil i Baaden.
Schw. Bradspel i Båten.
Engl. Windlass of a boat.
Franz. Vindas d'une chaloupe.
Ital. Mulinello della lancha.
Span. Molinete della lancha.
Port. Molinete da lancha.

Ein etwas hinter der Segelduft des Boots befindliches kleines Bratspill vermittelst welches man auf das Bojereep windet, wenn des Anker gelichtet werden soll.

BRATSPIT oder BRATSPIESS.

Holl. Braadspit, Soort van een half Piek.
Dän. Matros-Pik.
Schw. En half Pik.
Engl. A sort of half pike employed to defend a ship from the assault of boarding.
Franz. Esponton.
Ital. Spuntone.
Span. Chuzo.
Port. Chuço.

Eine Art halber Piken deren man sich auf Schiffen beym Entern bedient.

BRAUNROTH.

Holl. Bruinrood.
Dän. Braunrödt.
Schw. Brunröd.
Engl. Red-oker.
Franz. Ocre rouge.
Ital. Ocra rossa.
Span. Almagre.
Port. Almagre.

Eine Art rother Oker der aus Schweden kömmt. Man mischt ihn mit unter das Schmier womit der äussere Boden des Schiffs beschmiert wird. Das holländische Braunroth ist bey weitem nicht so gut als das schwedische.

BRAUSEN, die See brauset.

Holl. De Zee bruischt.
Dän. Havet bruser.
Schw. Hafvet brusar.
Engl. The sea roars.
Franz. La mer mugit.
Ital. Il mare mugge.
Span. El mar brama.
Port. O mar brada.

Wird von der See gesagt, wenn solche sehr hoch geht und schäumt und auch dabey eine lärmende Bewegung hat.

BRECHBANK, s. Brake.

BRECHBÄUME.

Holl. Breekboomen.
Dän. Store Haandspiger, Brækbommer.
Schw. Bräckbommar.
Engl. Large hand-spikes.
Franz. Gros Anspects.
Ital. Monovelle grosse.
Span. Espeques grandes.
Port. Espeques grandes.

Ungemachte Eschen, die statt Hebel oder Spaken gebraucht werden.

BRECHBETEL, s. Betel.

BRECHDEISSEL, s. Deissel.

BRECHEISEN, s. Schiefbetel.

BRECHEN, die See bricht vor und hinter dem Schiffe, s. Branden.

Die Last BRECHEN.

Holl. De Last breeken.
Dän. Bryde Lasten, begynde at losse ud.

Schw. Bryta Laften, börja at lafta uf.
Engl. To break bulk.
Franz. Commencer à decharger.
Ital. Cominciare a fcaricare.
Span. Empezar a defcargar el navio.
Port. Começar a defcargar.

Ein im Deutfchen wenig gebräuchliches Wort welches fo viel bedeutet als anfangen zu löfchen.

BRECHUNG der Lichtftrahlen, f. Refraction.

BREFOCK, (auf Schmacken, Kuffen und Schlupen.)

Holl. Breefok.
Dän. Bredfok.
Schw. Bredfock.
Engl. Square-fail of a floop, fchooner &c.
Franz. Voile de fortune.
Ital. Vela rotonda d'una fapata.
Span. Vela rotonda ó treo de un queche.
Port. Vela rotonda ou trevo de huma gangorra ou fandarga.

So heifst das viereckigte oder Raafegel welches an die Bagienraa (Fig. 500. b b) derjenigen Fahrzeuge gefchlagen wird, die nur Gaffel-Spriet- oder Giekfegel führen z. E. auf Schmacken, Kuffen, Schlupen oder Jachten. Die Bagienraa diefer Schiffe befindet fich an dem groffen Maft, und man mufs folche nicht mit der Bagienraa auf dreymaftigen Schiffen verwechfeln. Man gebraucht die Brefock wenn man vor dem Winde fegelt, fobald man aber bey dem Winde läuft, wird folche wieder geftrichen.

BREGANG oder breite Gang.

Holl. Breegang.
Dän. Bregangen uden Bords.
Schw. Bregangen.
Engl. The ftrakes between the channel-wale and gunnel.
Franz. Bordages du vibord, ou les bordages entre la derniere preceinte et le platbord.
Ital. Le tavole del bordo dalla prima cinta all' orlo.
Span. Las tablas del coftado entre la cinta de cadena y la regala.
Port. Taboas entre a cinta da abotucadura e o alcatrate.

Die verfchiedenen Gänge Planken, welche fich zwifchen dem gemahlten Gang oder zwifchen dem Raaholz und dem oberften Bergholz befinden. Auf etlichen Schiffen machen 5 bis 7 Gänge Planken den breiten Gang aus. Etliche verftehen auch unter Bregang die Fülling zwifchen den beyden untern Berghölzern, in welcher fich die Stückpforten der erften Batterie befinden.

BREITE der Geftirne. f. Latitudo.

BREITE eines Orts, f. Latitudo eines Orts.

BREITE eines Schiffs.

Holl. Breedte van't Schip.
Dän. Skibets Breden.
Schw. Skeppets Bredden.
Engl. Extreme breadth of a fhip.
Franz. Largeur d'un vaiffeau.
Ital. Bocca della nave.
Span. Manga.
Port. Boca.

Die gröfste Weite welche das Schiff von der einen Seite bis zur andern hat. Auf Deutfchen Schiffen wird folche von auffem gemeffen. Die Breite der Kriegsfchiffe und Fleuten ift ungefähr der 4te Theil ihrer Länge. Die Breite der Fregatten ift etwas weniger und zuweilen nur ⅕ ihrer Länge.

BREITE Raum eines Segels, f. die Verdoppelnng eines Segels.

BREITE Segel, f. Raafegel.

BREITER Wind, f. Wind.

Die Segel BREITEN.

Holl. De Zeilen breeden.
Dän. Brede Sejlene.
Schw. Breda Seglen.
Engl. To brace the fails in when the wind veers aft.
Franz. Border et braffer au vent en forte que le vent ne foit pas au plus prés.
Ital. Bracciare fopravento e cazzare le fcotte quando il vento é più largo.
Span. Bracear por barlovento cuando el viento vien mas largo.
Port. Braciar por barlovento quando o vento vem mais largo.

Die Segel mehr vor den Wind braffen, oder fie dergeftalt braffen, dafs fie dem Winde mehr Fläche entgegen ftellen, wenn folcher günftiger wird, oder räumt.

BREMSE.

Franz. Livarde qui s'attache à la broche qui traverfe le toupin.
Span. Cabo del baron.

 Das

Das Tau (Fig. 407. c c) welches um den Knüppel, der durch das Hofdt oder die Lehre des Topschlittens geht, und um den schon zusammengedreheten Theil des Taues geschlagen wird, um den Knüppel an den Schlitten zu binden.

BRENNBOCK (beym Kahnbauer) s. Brandeisen.

BRENNEISEN (beym Kahnbauer.)

Ein nach einem stumpfen Winkel an einem Ende umgebogenes Eisen, auf einem hölzernen Stiel. (Fig. 595.) Der umgebogene Theil ist breit und platt. Es werden hiemit in dem Innern eines Kahns die Nathen geebnet. Der Schiffszimmermann erhitzt nämlich das Eisen und fährt hiemit über die verpechten Nathen weg.

Ein Schiff BRENNEN.

Holl. Een Schip branden, sengen.
Dän. Svide og brænde et Skib med Halm eller Rör udi Kiölhaling.
Schw. Brimma et Skepp. Svida och bränna et Skepp med Halm eller Rö uti Kölhalning.
Engl. To bream a ship.
Franz. Chauffer un vaisseau, donner le feu.
Ital. Dar il fuoco alla nave.
Span. Dar fuego al costado del navio.
Port. Queimar hum navio.

Die Seite eines Schiffs welches kalfatet werden soll, mit angezündetem Rieth oder Buschwerk abflammen, damit das in den Nathen befindliche Pech und Theer ausfliesse, und sich die Risse und Spikerlöcher in den Hautplanken besser zeigen, und damit auch die Würmer dadurch getödtet werden.

Planken BRENNEN.

Holl. Planken branden.
Dän. Svide og brænde Planker.
Schw. Basa Plankor.
Engl. To bend planks or to make them pliant by heating them.
Franz. Chauffer les bordages.
Ital. Dar il fuoco alle tavole.
Span. Dar fuego a los tablones.
Port. Queimar as pranchas.

Die Planken durch Feuer biegen und krumm machen. Man legt in dieser Absicht den Theil der Planken so weit, wie solcher gekrümmt werden soll, über das Brandeisen, belastet das Ende dieses Theils mit Klötzen oder Gewicht und zündet unter dasselbe ein Feuer von Spähnen an, und benetzt es öfters mit Wasser. Sobald wie die Planke hinlänglich erhitzt ist, wird sie sogleich an die Seite des Schiffs gelegt, wo sie ihrer Biegsamkeit wegen die Form desselben leicht annimmt. An etlichen Orten bedient man sich auch eines Kochflotts worin die Planken gekocht werden.

BRIDSCHEN, einem ein Kapje geben.

Holl. Bridsen.
Dän. Straffe en Matros af.
Schw. Piska en Matros på Skepp.
Engl. To send a man to the capstern to be flogged, a punishment used in dutch and french ships.
Franz. Envoyer un homme au cabestan.
Ital. Castigare un marinaro all' argano.
Span. Dar à un hombre un cañon.
Port. Açoutar hum marinheiro ao cabrestante.

Eine Strafe desjenigen, der geflucht oder schmutzige Reden geführt hat. Er bekömmt nämlich von jedem der zum Backsvolk gehört drey Hiebe mit einem Brett auf den Hintern. Einer von dem Backsvolk sitzt dabey auf dem Gangspill und hält ihm den Kopf nieder.

See-BRIEFE, s. Seebriefe.

Artikel-BRIEFE, s. Artikelbriefe.

Gesundheits-BRIEF, s. Gesundheitsbrief.

BRIG oder BRIGANTINE.

Holl. Brig of Brigantyn.
Dän. Brig.
Schw. Brigg, Bergantin.
Engl. Brig.
Franz. Brigantine.
Ital. Brigantina.
Span. Bergantin.
Port. Bargantim.

Ein bekanntes Schiff (Fig. 291.) das ausser dem Bugspriet einen grossen und einen Fockmast führt, welche letztere Stengen und Bramstengen haben. Der Fockmast steht senkrecht, allein der grosse Mast hängt gewöhnlich etwas hinten über. Die Segel dieser Masten sind Raasegel, das Grosse (Fig. 291. a) ausgenommen, welches unter dem Namen Brigsegel bekannt ist. Die obere Seite desselben ist an einer Gaffel und die untere welche die längste ist an einen Giekbaum gebunden. Die an dem Mast befindliche Seite ist aber mit Mastbanden oder grossen hölzernen Lägeln (Fig. 532. a, a, a,) die los um den Mast liegen, und an das Segel befestigt sind, versehen, sie fahren an demselben so wie die Gaffel gestrichen oder gehiesst wird, auf und nieder. s. Brig-Segel oder

oder Giek-Segel. Der grosse Mast ist im Verhältnifs des Fockmastes etwas höher als auf Kriegsschiffen. Die Bauart der Brigantinen ist mit der Bauart der dreymastigen Schiffe ziemlich gleich, sie sind hinten gewöhnlich platt und haben vorne zuweilen ein Gallion. Gröfstentheils haben sie nur ein Deck und keine Hütte. Diejenigen welche zum Kriege ausgerüftet sind, führen 10 bis 20 Kanonen, und sind weil sie sehr scharf gebauet, vortreflich zum Kreuzen geschickt. Die mehrsten Brigantinen sind aber blos zu Kauffahrteyschiffen bestimmt und führen keine Kanonen. Die Engländer bedienen sich deren unter allen Nationen am mehrsten.

BRIGKUTTER.

Holl. Brigkutter.
Dän. Brigkutter.
Schw. Brigkutter.
Engl. Brig-cutter.
Franz. Un cutter greé en brigantine.
Ital. Una balandra con guarnimento d'una brigantina.
Span. Balandra con aparejo de un bergantin.
Port. Chalupa com aparelho de hum bargantim.

Ein wie ein Kutter gebauetes Fahrzeug, welches Brig-Takelasche führt.

BRIGSEGEL, *f.* Segel.

BRILL, oder BRILLGAT, *f.* Koldergat.

BRILLGAT.

Holl. Brilgat.
Dän. Brilgat.
Schw. Brilgat.
Engl. The hole of the privy.
Franz. Le trou, la lunette.
Ital. Occhio o buco del cacatojo.
Span. Bequê.
Port. Beque.

Die runde Oefnung in dem Sitzbrett des Abtritts oder Gemachs.

BRISE.

Holl. Brise.
Dän. Bris eller liden Laring som fees paa Söen udi Stilte.
Schw. Brisa.
Engl. Catspaw.
Franz. Fraicheur ou petit vent sur l'eau qui frise légérement la surface de la mer dans le lointain pendant un calme.
Ital. Brisa.
Span. Brisa.
Port. Bonança.

Eine sanfte oder leichte Kühlte die manchmal bey stillem Wetter oder bey flacher See aufsteigt und welche man bey dem Eindruck den solche auf das Wasser macht von ferne erblickt.

BROD, Schiffsbrod, *f.* Zwieback.

BRODKAMMER oder BRODSCHAFFEREI.

Holl. Broodkamer.
Dän. Bröd-Rommet, Brödkammen.
Schw. Brödskafferi.
Engl. Bread-room.
Franz. Soute à pain ou au biscuit.
Ital. Pagliotto, o pagliuolo a biscotto.
Span. Pañol del pan.
Port. Paiol do biscouto.

Der Platz im Schiff wo der Zwieback oder das Schiffsbrod verwahrt wird. Auf Kriegsschiffen befindet sich solcher gewöhnlich unter der Konstapelkammer und ist nicht allein mit trocknen Dielen abgeschoren, sondern noch dazu inwendig mit Blech ausgeschlagen, damit sich das Brod desto besser hält. Auf kleinen Schiffen hat man blos eine Brodbank oder Brodkasse.

BRODWINNER, BRODGEWINNER, oder Treiber.

Holl. Dryver, Broodwinner.
Dän. Brödvinder, Driver.
Schw. Brotvindare, Drifvare.
Engl. Driver.
Franz. Paille en cul.
Ital. Batticulo.
Span. Maricangaya, o ala de mezana.
Port. Draima ou Dreive.

Ein kleines Raasegel (Fig. 101. p) oder vielmehr Leesegel, welches bey gutem Wetter und wenn man vor dem Winde segelt, an das obere Ende der Besahnruthe oder der Gaffel gehiesst wird. Die Schoot desselben wird vermittelst einer über der Seitengallerie liegenden Spier ausgesetzt.

BROHK, BROOK oder BRUHK.

Holl. Broek, Broeking.
Dän. Brog.
Schw. Brok.
Engl. A span.
Franz. Brague.
Ital. Braga.
Span. Braguero.
Port. Bragueiro.

Ueber-

Ueberhaupt versteht man darunter ein kurzes einfaches Tau an dessen beyden Enden sich ein Block befindet (Fig. 634). Man kann es irgendwo überhängen, und durch die beyden Blöcke, Läufer scheeren, häufiger wird das Wort Brohk aber in folgendem Verstande gebraucht.

BROHK einer Kanone.

Holl. Broek van een Kanon.
Dän. Kanon Brog.
Schw. Brok til Kanonerne.
Engl. The breeching of a cannon.
Franz. Brague de cannon.
Ital. Braga del cannone.
Span. Braguero del cañon.
Port. Bragueiro da peça.

Ein starkes Tau (Fig. 323, a a a) welches durch die Seitenwände eines Raperts geht und dessen beyde Enden an Ringbolzen, die sich an der Seite des Schiffs befinden, festgemacht werden. Es dient dazu das Zurücklaufen der Kanone zu verhindern, wenn das Schiff vom Winde auf die Seite gelegt wird, und alsdann hängen die Kanonen an der Luvseite des Schiffs in ihrem Brohk. Bey den Engländern fährt der Brohk nicht durch die Seiten des Raperts sondern durch die Ringbolzen (Fig. 296. a a a. und Fig. 551.) die sich an jeder Seite des Raperts befinden, und wird um die Traube der Kanone geschlagen.

Der Brohk muss so lang seyn, dass die Mündung der Kanone ungefähr 2 Fuss von der Seite des Schiffs entfernt werden kann, um sie zu laden; auch muss er dabey stark genug seyn, dass er durch das öftere Zurückprellen der Kanone nicht zerspringt.

BESAHNSBROHK.

Holl. Besaans-Broek.
Dän. Besans-Brogen.
Schw. Brok til Besan.
Engl. Throat-brail of the mizen.
Franz. La grande cargue ou cargue double d'artimon.
Ital. Grande imbroglio della mezzana.
Span. Cargadera mayor de la mezana.
Port. Cergideira no encruzamento da mezena, boça da mezena.

Das vornehmste und stärkste Tau womit das Besahnsegel gegeiet wird. Man sieht es (Fig. 528. a a). Der doppelte Part liegt blos um das Besahnsegel und die beyden Enden fahren durch einen an beyden Seiten der Besahnsruthe befindlichen Block b, und sind an den Strop eines Blocks m genähet. Unter diesem letztern Block ist noch ein anderer Block p auf dem Deck befestigt, und durch beyde wird ein Läufer e e geschoren, damit sie eine Talje formiren, welche die Brohktalje genannt wird. Wenn das Segel gegeiet werden soll, so wird die Brohktalje und die Dempgordingen b b, angeholt und das Segel dadurch wie ein Vorhang an die Ruthe gezogen. An dem Block befindet sich noch ein dünnes Tau d d welches durch einen einscheibigten an der Besahnsruthe genäheten Block, und von da wieder nach dem Deck fährt. Dieses Tau wird der Aufholer der Brohktalje genannt, und dient dazu die Brohktalje aus einander zu bringen, wenn das gegeiete Segel wieder ausgebreitet oder beygeholt werden soll. An das äusserste Ende des um das Segel liegenden Brohks, ist noch eine Kausch n genähet, wodurch der Aufholer des Brohks und der Dempgordingen fährt. Es ist solcher ein einfaches Tau c c c dessen Enden zusammengesplisst sind, und fährt erstlich durch einen an das Leick des Besahnsegels genäheten Kloot y, alsdann durch die Kausch des Besahnbrohks n und durch ähnliche Kauschen n n der Dempgordingen; ferner durch einen oben an der Ruthe befindlichen einscheibigten Block x und von da wieder nach dem Deck hinunter. Es dient dieser Aufholer dazu sowohl den Brohk als auch die Dempgordingen unter das oberste Ende der Ruthe zu bringen, wenn die Besahn beygeholt werden soll, ein dicker in dem Aufholer befindlicher Knoten z der nicht durch die Kausch des Brohks fahren kann, zieht nämlich, sowohl diesen Brohk, als auch die Dempgordingen in die Höhe, wenn man unten bey dem Tau holt.

BROHKTALJE.

Holl. Broektalie.
Dän. Brogtalje.
Schw. Broktalja.
Engl. The whip of the throat-brail.
Franz. Palan de la cargue double d'artimon.
Ital. Paranco dell' imbroglio della mezzana.
Span. Aparejito de la cargadera mayor de la mezana.
Port. Aparelho da cergideira da mezena.
f. Besahns-Brohk.

BROHK, um ein Schiff aufzuholen.

Holl. Swaare Broek om een Schip optehaalen.
Dän. Brog til Skibets Ophalning.
Schw. Brok til Skibets Uphalning.
Engl. A large span used in dock yards to haul a ship up.

Franz.

Franz. Brague à tirer un vaisseau à terre.
Ital. Braga a tirare una nave a terra.
Span. Braguero grande para tirar un navio a' tierra.
Port. Bragueiro grande para tirar hum navio a terra.

f. Die Beschreibung davon unter Aufwinden.

BROHK oder BRUHK.

Holl. Broek.
Dän. Brog.
Schw. Brok.
Engl. A coat.
Franz. Fraye.
Ital. Cappa.
Span. Capa.
Port. Capa.

Heisst auch ein getheertes Stück Segeltuch, welches vor irgend eine Oefnung genagelt wird, damit das Regenwasser oder die Wellen nicht in dieselbe hineindringen können. Ein solcher Brohk befindet sich zum Exempel in der Ausfütterung der Stückpforten und im Hennegat.

BROHK in der Ausfütterung der Stückpforten.

Holl. Broek in de loosen Stukpoorten.
Dän. Brog.
Schw. Brok.
Engl. A canvas hose in the half-ports.
Franz. La manche dans les faux-sabords.
Ital. Cappa o manica dei falsi portelli.
Span. Manguera de lona en las arandelas.
Port. Mangueira dos oculos das peças.

f. Die Erklärung unter Ausfütterung der Stückpforten.

BROHK im Hennegat.

Holl. Broek voor't Hennegat.
Dän. Roer Brogen.
Schw. Brok i Hennegat.
Engl. The rudder-coat.
Franz. Braye du gouvernail.
Ital. Cappa o manica del timone.
Span. Capa de la limera del timon.
Port. Capa do leme.

Ein Stück getheertes Segeltuch welches um das Steuer an der Stelle wo es ins Schiff fährt und um das Hennegat gespikert wird, damit die Wellen nicht durch diese Oefnung ins Schiff dringen. Es muss dieser Brohk wie ein Beutel hängen oder sehr schlaf seyn, damit er die Bewegung des Steuers nicht hinderlich werde. Zu mehrerer Sicherheit hat man gemeiniglich einen doppelten Brohk im Hennegat, weit besser aber würde es seyn, solchen ganz abzuschaffen. Vorschläge dazu findet man unter dem Artikel Hennegat.

BROHKSTÜCK, f. Bauer.

Fliegende BRÜCKE, Gier-BRÜCKE.

Holl. Eene vliegende Brug.
Dän. En flyvende Bro.
Schw. En flygande Brygga.
Engl. A flying bridge or ferry-boat.
Franz. Pont volant.
Ital. Ponte volante.
Span. Ponton flottante para passar un rio.
Port. Ponte volante.

Eine hauptsächlich auf dem Rhein gebräuchliche Art Brücke welche aus 2 grossen Schiffen besteht, deren Bord wenigstens 6 Fuss hoch über dem Wasser erhaben ist. Beyde Schiffe sind mit Balken dergestalt an einander befestigt, dass wenigstens ein Raum von etlichen Ellen dazwischen bleibt, und die Balken sind mit Lastboden von starken Bohlen belegt, so dass bis 4 Wagen darauf Raum haben. Die Brücke hat Steuerruder und Nothanker. Desgleichen ist ein hohes Geländer auf dem Lastboden. Gegen den Vordertheil zu sind zwey aufrechtstehende Ständer oder Stellen welche wie die Betingen auf Seeschiffen mit einem Queerholz vereinigt werden. Um dieses Queerholz ist ein Tau gestochen, das auf demselben hin und her geschoben werden kann, so wie es nämlich die Richtung der Brücke mit sich bringt. Dieses Tau geht über 8 und mehrere Kähne und wird in dem Grunde des Flusses mit einem Anker befestigt. Die Kähne fahren in einer Linie hinter einander vor die Brücke und tragen das Tau an einer aufgerichteten Stange auf jedem Kahn. Der Brückenmeister ist auf der Brücke und steuert diese gegen den Strohm und an beyden Seiten des Ufers ist eine Anfahrt von Kähnen gemacht, um die Absetzung der Wagen zu erleichtern. Reisst das Tau so wirft man den Nothanker aus, die Brücke steht still, und die Personen oder Wagen, die übergesetzt worden, sind in allen Fällen in Sicherheit. Diese fliegenden Brücken sind daher ungleich sicherer zum Uebersetzen über Ströhme als die gewöhnlichen Fähren und sie sind bereits auf dem Rhein eingeführt, aber doch noch nicht durchgängig.

Schiffs-BRÜCKE, f. Schiffsbrücke.

BRÜCKENMEISTER.

Holl.

Holl. Brugmeester.
Dän. Bromester.
Schw. Bromästare.
Engl. He that superintends, and takes the toll for bridges.
Franz. Maitre des ponts.
Ital. Maestro dei ponti.
Span. Maestro de los puentes.
Port. Mestre dos pontes.

Derjenige, welcher die Aufsicht über die Brücken eines Flusses hat und für deren Unterhaltung Sorge trägt.

BRUHEN, s. Kalfaten.

BRUHNE.
Holl. Onderste Gang van een plattboomde Vaartuig.
Dän. Underste Udenbordsplank af et Fartöj med flat Bund.
Schw. Understa Udenbords-Planka af et Fartyg med flat Botten.
Engl. The lowest side-plank of a flat bottomed boat.
Franz. Le premier bordage d'un batiment à fond qu'on place verticalement sur la sole.
Ital. La tavola la più bassa della banda d'un battello con fondo piano.
Span. El primero tablon sobre el suelo de un barco.
Port. A primeira prancha do costado sobre o fondo de hum barco chato.

Die unterste eichene Planke eines Elbkahns, (Fig. 598. st. st) sie steht auf dem Boden des Kahns beynahe senkrecht.

BRÜSTUNG (beym Kahnbauer.)
Holl. Het Scharp voor en agter van een plattboomde Vaartuig.
Dän. Skarpet af et Fartöj med flat Bund.
Schw. Skarpet af et Fartyg med flat Botten.
Engl. The sharpness of a flat bottomed vessel fore and aft.
Franz. La partie aigue de la poupe et de la proue d'un batiment bati à sole.
Ital. Il taglio di poppa e prua d'un battello piano.
Span. Los delgados de popa y proa de un barco planudo.
Port. A parte aguda de proa e popa de hum barco chato.

Ist an einem grossen Flussschiff oder Elbkahn eben das was auf Seeschiffen die Schärfe des Bugs und Pieks genannt wird. Es bedeutet nämlich die Verengung des Kahns nach vorne und hinten, welche aber auf Kähnen vorne eben solchen Winkel macht als hinten. Die Brüstung hervorzubringen verfährt der Schiffszimmermann auf folgende Art. Nachdem die Bohlen eines Kahns genau an einander gepasst sind, so zeichnet er die Brüstung des Bodens also ab. Die Brüstung fängt sich 10 Fuss von dem Vorder- oder Hintertheil, bey'm zweyten Streckblock an. Er zieht also von diesem Ort an, gerade in der Mitte des Bodens nach der Länge mit der Schnur eine Mittellinie und eine andere Linie neben jeder äussern Kante der beyden äussersten Bohlen des Schiffs. Diese beyden letztern Linien müssen natürlicher Weise mit der Mittellinie parallel laufen und die genau ausgemessene Breite des Bodens bestimmt ihren Ort. Hierauf legt der Zimmermann an einer Seite des Bodens im Vordertheil einen biegsamen Stock von dem äussersten Punct der Mittellinie an, bis zu dem zweyten Streckblock, nach einer Länge von 10 Fuss, biegt den Stock nach einem Bogen, wornach er die Brüstung des Kahns nach seinem getreuen Augenmaass abzeichnet, schlägt hin und wieder in den Bogen den der Stock vorschreibt, neben demselben kleine Nägel ein, und deutet an dem Stock mit Kreide die Stelle der Nägel an, damit er auf der andern Seite des Bodens die Brüstung eben so genau abzeichnen kann, weil sonst wenn diese nicht auf beyden Seiten gleich wäre, der Kahn schief oder nicht in gerader Linie laufen würde. Er legt also den Stock auf der andern Seite auf eben den Ort an, und schlägt nach dem Kreide Zeichen, ebenfalls neben demselben Nagel ein. Er misst aber jeden Abstand des Nagels auf der ersten Seite von der Mittellinie und nach diesem Abstand schlägt er auch die Nägel auf der andern Seite ein und der Stock wird also hier nach eben dem Bogen als auf der ersten Seite gebogen. Nach Maassgebung der Biegung des Stocks wird nun die Brüstung mit dem Handzirkel vorgezeichnet. Die Brüstung am Hintertheil wird nach eben den Gesetzen bestimmt, blos dass er den Boden in der Mitten 3 Fuss breiter lässt, weil hier das Roof oder die Kajute zu stehen kommt. Nun werden die Bohlen des Bodens wieder aus einander genommen und mit der Stichsäge wird die Brüstung nach Anleitung der Vorzeichnung ausgeschnitten.

BUBU.
Holl. Bubu.
Dän. Pialtar af Klæde eller af Linnet.
Schw. Paltar af Duk eller af Kläde.

Engl. Rags of pieces of old cloth to make swabs of it.
Franz. Pieces de drap usé pour faire des fauberts.
Ital. Pezzi di pagno per fare lanate.
Span. Pedazos de paño paa lambazes.
Port. Pedaços de panno para lambaces.

Stücke oder Lappen von wollenem Zeuge wovon Schmierquäste gemacht werden.

BUCENTORO oder BUCINTORO.

So heisst das prächtige Schiff, worauf der Doge von Venedig am Himmelfahrtstage bey seiner Vermählung mit dem adriatischen Meer, fährt. Es ist eine Art Galeere die allenthalben mit vergoldetem Schnitzwerk geziert ist. Auf dem Oberdeck am Hintertheil steht der Thron, auf welchem der Doge zwischen den Gesandten und Senatoren sitzt. Auf dem Zwischendeck sind 25 Oefnungen an jeder Seite für die Riemen, der Ruderer befindlich. An beyden Seiten werden aber nur 42 Riemen bewegt. Am Vordertheil ist eine Gerechtigkeit von Gold abgebildet. Der Kapitain des Bucentoro muss mit einem körperlichen Schwur, und bey Verlust seines Lebens die Versicherung geben, dass er das Schiff unverletzt wieder zurück bringen will, wenn gleich die See noch so stürmisch wäre. Da man jederzeit das beste Wetter abwartet und nur ungefähr etliche 100 Schritt in See geht, so ist noch kein Beyspiel, dass einer diesen Eid gebrochen habe. Die Fahrt geht unter Begleitung von einigen Galeeren und unzähligen Gondeln vor sich. Ebenfalls befinden sich dabey 3 Piattoni, welches kostbar eingerichtete Fahrzeuge oder Böte sind, die ungefähr 40 Mann führen. Der Doge begiebt sich darinn, Gelübde wegen, mit etlichen Senatoren nach verschiedenen Kirchen. Sobald man sich etwas vom Lande entfernt hat, giesst der Patriarch eine Schale Weihwasser, das vor Stürme gut seyn soll, in die See: der Doge wirft alsdann einen goldenen Ring vom Hintertheil des Schiffs ins Meer und spricht dabey die Worte Desponsamus te, mare, in signum veri perpetuique dominii. Hiemit hat die Ceremonie ein Ende und man fährt wieder nach Hause.

Diese so lächerliche Ceremonie soll vom Pabst Alex. III. herstammen. Derselbe war nämlich wie er vom Kayser Fr. Barbarossa verfolgt wurde, nach Venedig entflohen, wo er sich eine Zeitlang verborgen hielt, bis er endlich entdeckt und vom Doge Sebast. Ziani mit vielem Pomp in seinem Pallast aufgenommen wurde. Sobald der Kayser hievon Nachricht erhielt, liess er den Venezianern sagen, wofern sie ihm den Pabst nicht mit gebundenen Händen und Füssen überliefern wollten, würde er ihre Stadt mit Feuer und Schwerdt verheeren, und den römischen Adler auf dem St. Marcus Platz aufpflanzen. Die Venezianer aber wurden durch diese Drohung nicht abgeschreckt, und gaben dem Kayser gar keine Antwort sondern setzten sich in Vertheidigungsstand. Der Kayser liess es hingegen nicht bey der Drohung bewenden, sondern schickte seinen Sohn Otto mit einer Flotte von 75 Galeeren gegen die Venezianer. Diese wurde aber von dem Doge mit 30 Galeeren angegriffen und dergestalt geschlagen, dass 48 davon erobert und 2 versenkt wurden. Unter den Gefangenen befand sich auch Otto. Bey der ersten Nachricht von diesem Siege eilte der Pabst dem Doge entgegen um ihm Glück zu wünschen, und um seinen Triumpf zu erhöhen, gab er ihm seinen Ring, damit er solchen ins Meer werfen und sich mit demselben vermählen mögte, denn die Nachkommenschaft muss wissen, sagte er: Dass ein Meer worauf die Venezianer so mächtig sind, ihnen unterworfen seyn muss, wie die Frau ihrem Mann.

Etliche Etymologen behaupten, dass man Ducentoro anstatt Bucentoro schreiben müsse, indem sie das Wort von Dux und Centaurus herleiten. Dux ist nämlich der Titel des Doge und Centaurus der Name des bekannten fabelhaften Thiers, dessen Namen man in ältern Zeiten häufig den Schiffen beylegte. Jansovino leitet es aus dem lateinischen *ducentorum* her, weil man, da dieses Schiff zuerst gebauet worden, in dem Gesetzbuche geschrieben findet: Quod fabricetur Navilium ducentorum hominum. Eine ganz umständliche Beschreibung von der Einrichtung und Verzierung des Bucentoro findet man in *La nuova Regia sull' acque nel Bucintoro descrita da Antonio Maria Luchini. Venezia* 1782.

BÜCHENHOLZ, f. Holz.

BÜCHSE.

Holl. Bus.
Dän. Bösse.
Schw. Buss.
Engl. A pipe.
Franz. Boite.
Ital. Canalito di piombo, legno &c.
Span. Pequeño canal de plomo, leño &c.
Port. Canal ou embornal de cobre, chumbo ou paó.

Eine bleyerne oder kupferne Röhre. So hat man z. E. bleyerne Büchsen in den Klüsgaten und kupferne in den Speigaten.

Metallene BÜCHSE für die Pinne des Gangspills.

Holl. Yzern Bos.
Dän. Bösse hvori Spilltappene gaae.
Schw. Järn Buss.
Engl. The iron socket or saucer of the capstern.
Franz. Ecuelle de cabestan.
Ital. Mortaletto, dao.
Span. Dado.
Port. Carlinga ou chapa de ferro onde encaixa o piaô do cabrestante.

Die eiserne Platte oder Pfanne (Fig. 439. b b.) mit einem runden Loch in der Mitte, das aber nicht durch geht, und worinn die Pinne des Gangspills läuft. Ueberhaupt versteht man unter Büchse, eine jede Hölung in einem Eisen, worinn sich die eiserne Pinne einer Welle bewegt.

Klüs-BÜCHSEN.

Holl. Kluisbossen.
Dän. Klysbösser.
Schw. Klysbussar.
Engl. A pipe or lining of lead in the hawseholes.
Franz. Une boîte ou tuyau de plomb dans les ecubiers.
Ital. Il piombo delle cobie.
Span. El forro, ó canal de plomo en los escobenes.
Port. O forro de chumbo nos escovoens.

Starke bleyerne Röhren in den Klüsgaten, sie dienen dazu, dass bey dem Einwinden des Ankertaues, das Wasser nicht zwischen die Inhölzer dringe, auch ist wegen des weichen Bleyes, das Reiben nicht so nachtheilig. Diese Büchsen müssen insonderheit keine scharfe, sondern abgeründete Ecken haben, s. Klüsen.

Bleyerne BÜCHSEN in den Speigaten.

Holl. Looden Bossen in de Spygaten.
Dän. Bösser af Bly i Spygatterne.
Schw. Spygattor som äro fordrade med Bly.
Engl. Lead scuppers.
Franz. Dalots à tuyaux de plomb.
Ital. Canali di piombo negli imbrunali.
Span. Canales de plomo en los embornales.
Port. Canales de chumbo nos embornaes.

Bleyerne Röhren welche durch die Speigaten gehen, man hat sie auch von Kupfer, s. Speigaten.

Scheiben von Pockholz mit metallenen BÜCHSEN.

Holl. Schyven van Pokhout met metaale Bossen.
Dän. Skiver af Pokholt med Bösser eller Bössinger.
Schw. Pockenholt Skifvor med Busingar eller Bussar.
Engl. Sheaves of lignum vitæ with brass coaks.
Franz. Rouets de gayac à dés de fonte.
Ital. Poleggie di legno santo con anime di bronzo.
Span. Roldanas de palo santo con almas de bronze.
Port. Rodas de paó santo e bronzeadas.

Scheiben von Pockholz, in deren Mitte sich ein Stück Metall mit einem Auge befindet, wodurch der Nagel des Blocks geht. In schweren Blöcken hat man auch Scheiben die ganz von Metall sind.

BÜCHSENSCHMID.

Holl. Wapensmid.
Dän. Byssesmed.
Schw. Bössesmed.
Engl. Armourer of a vessel of war.
Franz. Armurier.
Ital. Amajuolo.
Span. Armero de un navio.
Port. Armeiro de hum navio.

Ein Unterofficier auf grossen Kriegsschiffen welcher die Flinten und das übrige Handgewehr rein macht, ausbessert und in gutem Stande hält.

BUCHT, s. Bugt.

BUCINTORO, s. Bucentoro.

BUDE.

So wird auf Elbkähnen die Kajüte genannt.

BUG des Schiffs.

Holl. Boeg.
Dän. Boy eller Boug.
Schw. Bog.
Engl. Bow.
Franz. L'avant du vaisseau relativement à sa construction.
Ital. La prua.
Span. La proa.
Port. Proa, Avante.

Die

Die vordere Rundung eines Schiffs vom Vorsteven bis ungefähr in die Gegend von der Fockerust. Welchen Einfluss die Gestalt des Bugs oder des ganzen Vordertheils auf die Geschwindigkeit des Schiffs hat, werden wir unter dem Artikel Widerstand und Schiffbau weitläuftiger sehen.

Scharfer BUG oder schmaler BUG.

Holl. Scherpe Boeg.
Dän. Skarp Bov.
Schw. Skarp Bog.
Engl. Lean bow.
Franz. Avant maigre.
Ital. Prua magra o acuta.
Span. Chupado de proa.
Port. Proa aguçada.

So wird der Bug eines Schiffs genannt, wenn solcher vorne scharf und enge ist.

Voller BUG.

Holl. Volle Boeg.
Dän. Rund Bov.
Schw. Fyllig Bog, Tvär Bog.
Engl. Bluff bow.
Franz. Avant renflé, Avant joufflu.
Ital. Prua piena.
Span. Navio muy lleno de proa.
Port. Navio muito cheio de proa.

Ein Schiff hat einen vollen Bug wenn solches vorne sehr rund und bauchigt ist.

Ein springender oder vorüberhängender BUG.

Holl. Een vooruitschietende Boeg.
Dän. Bogen af et Skib som skyder forud.
Schw. Springande Bog.
Engl. A flaring bow.
Franz. Avant fort elancé.
Ital. Proa che a molto lanciamento.
Span. Proa que tiene mucho lanzamento.
Port. Proa que tem muito lançamento.

Wird von dem Bug des Schiffs gesagt, wenn solcher vorausschiesst, oder vorne überhängt.

Breiter-BUG, s. Breiter Kopf.

Mit dem BUG gegen einander laufen.

Holl. Met de Boeg tegens malkanderen aanloopen.
Dän. Löbe med Forstævnene eller Boven mod hinanden.
Schw. Löpa emot hvarandra med Bogen.
Engl. To run foul of each other right on, or with the bow.
Franz. S'aborder de franc etable.
Ital. Abordarsi colla prua.
Span. Embestirse por la proa.
Port. Abordarse pelo gurupes.

Wird von Schiffen gesagt, die mit dem Vordertheil gegen einander stossen, oder auf einander laufen.

Auf einen andern BUG wenden.

Holl. Op een ander Boeg wenden.
Dän. Vende med Skibet.
Schw. Vända.
Engl. To tack, or veer.
Franz. Changer de bord.
Ital. Virare di bordo.
Span. Cambiar de bordo.
Port. Virar de bordo.

s. Wenden.

Schlag-BUG, Streck-BUG, Mitschlag-BUG.

Holl. Een goed Boegslag, Strekboeg.
Dän. En Strækboug, Slagboug.
Schw. En Sträckbog.
Engl. Good board.
Franz. Un bon bord, un bord qui allonge.
Ital. Un buon bordo.
Span. Un buen bordo, bordada larga.
Port. Bom bordo.

Man sagt von einem Schiffe, es hat einen guten Streckbug gemacht, wenn es beym lavieren einen Gang gethan hat, wodurch es viel vorwärts gekommen ist.

Gegenschlag-BUG oder Schlingerschlag-BUG.

Holl. Tegenslagboeg.
Dän. Slet Gang.
Schw. Slet Gang.
Engl. Bad board.
Franz. Mauvais bord.
Ital. Bordo corto.
Span. Bordo corto.
Port. Bordo curto.

Ist das Gegentheil vom vorhergehenden Wort Streck-Bug

BUGANKER, s. Anker.

BUGAUFLANGER, s. Auflanger der Bugstücke.

BUGBANDEN, s. Banden.

BÜGEL.

Holl. Beugels.
Dän. Böyler.
Schw. Böglar.

Engl. Iron hoops.
Franz. Cercles de fer.
Ital. Cerchj di ferro.
Span. Sunchos.
Port. Chapas, arcos de ferro.

Runde und platte eiserne Bänder, die an verschiedenen Stellen um Pumpen, Masten, Raaen und ähnlichen Hölzern geschlagen werden, theils um solche damit zu verstärken, theils aber auch damit das Holz nicht spalte und aufreisse.

Pumpen-BÜGEL.

Holl. Beugels tot de Pomp.
Dän. Pompböyler.
Schw. Pumpböglar.
Engl. The iron hoops of the pump.
Franz. Cercles de pompe.
Ital. Cerchj della tromba.
Span. Sunchos de la tromba.
Port. Chapas da bomba.

f. Die Erklärung unter Bügel.

BÜGEL des Ankerstocks. f. Ankerstocksbanden.

BÜGEL der Leesegelspieren.

Holl. Lyzeils Beugels.
Dän. Læsejlenes Böyler.
Schw. Böglar til Läseglets Spiror.
Engl. The studding-sail boom-irons.
Franz. Cercles des boutehors des bonnettes.
Ital. Cerchj dei bastoni dei Cortellazzi e scopamare.
Span. Sunchos de los botalones de las alas y rastreras.
Port. Arcos dos paos de cutelos e barredouras.

Sind doppelte oder zusammengeschmiedete Bügel, welche auf die Raaen getrieben werden, und die Gestalt der (Fig. 104. b b.) haben. An jeder der untern Raaen befinden sich zwey dieser Bügel. (Fig. 105. a a.) der eine sitzt nämlich an dem Ende derselben und der andere nicht weit davon. Das unterste Auge ist auf die Raa getrieben und durch das oberste fährt die Leesegelspier, f. Leesegel.

Eiserne BÜGEL über den Luken.

Holl. Beugels over de Luiken.
Dän. Böyler til Lugen.
Schw. Järn Böglar til Luckor.
Engl. Hatch-bars,
Franz. Barres d'ecoutilles.
Ital. Barre dei boccaporti.
Span. Barras de las escotillas.
Port. Barras ou barrones das escotilhas.

Platte eiserne Stangen, wovon das eine Ende wie ein Haken rund gebogen ist, damit solcher um einen Kramp gelegt werden kann, der sich an der einen Seite der Luke, auf dem Deck befindet. An dem andern Ende dieses Bügels ist ein längliches Loch, in welches ein an der andern Seite der Luke befindlicher Kramp hineingeht, um daran ein Schloss zu hängen, damit die Luke durch diesen Bügel verschlossen wird.

BÜGEL des Klüvers.

Holl. Beugel tot de Kluiver.
Dän. Böylen til Klyverbommen.
Schw. Bögel til Klyfvertbommen.
Engl. The jib-iron.
Franz. Le racambeau du grand foc ou cercle pour amurer le grand foc.
Ital. Cerchio di ferro per il fiocco.
Span. Arraca.
Port. Aro.

Ein runder eiserner Bügel, (Fig. 539. y y) an dem der Hals des Klüvers befestigt ist, und welcher los um den Klüverbaum liegt, damit er auf und nieder fahren könne, wenn der Hals aus oder eingeholt wird. In dieser Absicht ist auch der Ausholer x x des Klüvers an diesen Bügel befestigt, ähnliche Bügel werden auch an die Bramraaen befestigt, und fahren um die Pardunen, damit das Herunterfahren dieser Raaen längst den Pardunen erleichtert werde, wenn man sie bey schwerem Winde streichen muss.

BÜGEL in den Fischen des Gangspills.

Holl. Beugel in de Vischer.
Dän. Böylen.
Schw. Bögel i Gängspels Fiskar.
Engl. An iron hoop that lines the hole of the deck within which the capstern turns upon it's spindle.
Franz. Cercle d'etambrai de cabestan.
Ital. Cerchio nelle fogonature dell'argano.
Span. Suncho en la fogonadura del cabrestante.
Port. Chapa da ennora do cabrestante.

Ein runder eiserner Band, der um das Loch von dem Fisch des Gangspills gelegt wird, damit das blosse Holz des Fisches nicht dem Reiben ausgesetzt sey.

Masten-BÜGEL oder Bügel um die Masten.

Holl. Beugels om de Mast.
Dän Mastböyler.

Schw. Mastböglar.
Engl. Mast-hoops.
Franz. Cercles de mât.
Ital. Cerchj degli alberi.
Span. Sunchos de los palos.
Port. Chapas dos mastros.

Runde und platte eiserne Bänder (Fig. 130. b b.) welche an verschiedenen Stellen um die Masten getrieben werden.

BÜGEL des Nachthauses und des Kompasses.

Holl. Binnen en buiten Beugel van de Kompas.
Dän. Slingre Ringen som Kompassen hænger paa.
Schw. Nackterhusets eller Kompassens Böglar.
Engl. Gimmals of the lamp or of the sea-compass.
Franz. Balanciers de lampe ou de la boussole.
Ital. Cerchj della chiesiola.
Span. Esferas de la lantia.
Port. Circulo de ferro movel que contem em equilibrio a lanterna da habitacula do navio.

f. Die Erklärung unter Kompas und Nachthaus.

BUGHÖLZER. f. Bugstücke.

BUGLIEGER.

Holl. Boeglegger.

Das Schiff, welches zuerst nach dem in Ladung liegenden Bördmann fahren wird. Sobald es aber anfängt Ladung einzunehmen, wird es der Bördmann selbst genannt.

BUGSCHLAG, f. Streckbug.

BUGSIEREN.

Holl. Boegseeren, boegsjaarden.
Dän. Buxere.
Schw. Boxera.
Engl. To tow a ship by a boat.
Franz. Remorquer, ou donner la remorque, faire nager un vaisseau par la chaloupe.
Ital. Rimurchiare.
Span. Remolcar un navio llevar el navio a jorro, firgar. *Bisc* Chirgatu.
Port. Rebocar, ir a reboque.

Ein Schiff bey gänzlichem Mangel des Windes, oder anderer Ursachen wegen, durch das Boot oder die Schlupe, in welcher gerudert wird, fortziehen. Man befestigt in dieser Absicht vorne an das Bugspriet, und hinten an das Boot ein Tau, welches das Bugsiertau genannt wird. Grönlandsfahrer haben das Bugsieren besonders nöthig, weil sie des Eises wegen manchmal gar nicht steuern können. Sobald ein solches Schiff sich bey dem Eise befindet, wirft es das Bugsiertau aus, damit es sogleich bey der Hand ist, und von den Schlupen ergriffen werden kann. Wenn mehrere Schlupen ein Schiff bugsieren, so müssen sie so viel wie möglich in paralleler Linie mit einander bleiben, weil sonst viele Kraft verlohren geht.

BUGSIERTAU.

Holl. Boegseertouw.
Dän. Buxeertov.
Schw. Boxertåg.
Engl. Tow rope.
Franz. Cable de remorque.
Ital. Remolco.
Span. Cabo para remolcar, una firga.
Port. Amarra de reboque.

BUGSPRIET.

Holl. Boegspriet.
Dän. Bougspryt eller Bovspryt.
Schw. Bogspröt.
Engl. Bowsprit.
Franz. Beaupré.
Ital. Copresso, buonpresso.
Span. Baupres.
Port. Gurupes.

Der Mast, (Fig. 539. d d d) welcher über dem Bug oder Vordertheil des Schiffs hervorragt, und mit einem Winkel von 33 bis 35 Grad gegen den Horizont geneigt ist. Wir werden umständlicher davon beym Artikel Mast reden.

BUGSPRIETBACKEN, f. Backen.

BUGSPRIETBAND, f. Band.

BUGSPRIETWUHLING, f. Wuhling.

BUGSTAG, f. Backstag des Bugspriets.

BUGSTÜCKE oder BUGHÖLZER

Holl. Boegstukken, Apostels.
Dän. Bovstykkerne.
Schw. Bogtimmer.
Engl. Hawse pieces.
Franz. Alonges d'écubiers.
Ital. Apostoli.
Span. Astas de proa.
Port. Columnas de proa.

So

So werden die Inhölzer genannt, (Fig. 606. g. g) welche den Bug des Schiffs ausmachen, und an beyden Seiten desselben vom Vorsteven bis zum vordersten Spann stehen. Diese Stücke befinden sich so nahe an einander, dass sie sich berühren. Man läfst sie so breit als sie aus dem dazu bestimmten Holze werden können; auch sind sie etwas dicker als die Inhölzer der Spannen, auf gleicher Höhe Die beyden an jeder Seite des Vorstevens befindlichen Bughölzer werden Klüshölzer genannt, weil die Klüsgaten in dieselben gebohrt sind. Die Bughölzer werden inwendig im Schiffe vermittelst der Bugbanden h. h, und auswendig vermittelst der Berghölzer und Planken verbunden. Der Fuss derselben läuft keilförmig zu, und ruhet auf dem Vorsteven. Es wäre zu wünschen, dass man eine stärkere Verbindung des Vorschiffs ausfündig machen könnte, weil dieser Theil den mehrsten Widerstand im Wasser aushalten muss.

Die BUGSTÜCKE wodurch die Klüsen gebohrt sind oder die Klüshölzer.

Holl. Boegstukken van de Kluisen, Kluishouten, Judes Ooren.
Dän. Judas örne.
Schw. Klyshultar.
Engl. The Knight-heads, or bollard timbers, the hawse-pieces which are nearest the stem.
Franz. Apôtres.
Ital. Apostoli delle coste.
Span. Altas de proa para los escobenes.
Port. Páos ou columnas dos escovoens.

S. Die vorhergehende Erklärung.

BUGSTÜCKE, Jagdtstücke, Jagers oder Vorstücke.

Holl. De voorste Boegstukken of Jaagers.
Dän. Kanonerne for i Boven paa Skibet.
Schw. Jagt-Stycker.
Engl. Bow-chases.
Franz. Canons de chasse, de proue.
Ital. Cannoni di caccia. *In der Galeere* Cannoni di corsia.
Span. Miras de proa.
Port. Cachorros.

Die Kanonen, welche vorne auf der Back oder im Gallion stehen, sie werden insonderheit gebraucht, wenn man Jagdt auf ein Schiff macht

BUGT.

Holl. Kreek, Bogt, Inwyk der Zee.
Dän. Havbugt.
Schw. Bugt.
Engl. Bight or cove, also a creek.
Franz. Une crique, anse.
Ital. Ansa.
Span. Angra, enseada.
Port. Abra.

Ein kleiner Hafen, oder eine Einweichung des Meers ins Land, wo sich Schiffe vor Anker legen können. Eine Bugt ist kleiner als eine Bay.

BUGT.

Holl. Bogt.
Dän. Bugt.
Schw. Bugt.
Engl. Rounding or convexity.
Franz. Bouge.
Ital. Arco, curvatura.
Span. Buelta.
Port. Tortura, curvura.

So heisst überhaupt jede Krümmung, welche die Hölzer eines Schiffs haben.

BUGT der Balken.

Holl. Bogt van de Balken.
Dän. Bielkernes Bugt.
Schw. Balkernes Bugt.
Engl. The rounding or convexity of the beams.
Franz. Bouge ou tonture des baux.
Ital. Arco, o curvatura delle latte.
Span. Buelta de los baos.
Port. Tortura curvura o tozamento dos vaos.

Die Krümmung, welche man den Deckbalken giebt, damit das Deck in der Mitte höher als an den beyden Seiten liege, und der Ablauf des Wassers durch die Speigaten befördert werde.

Auf-BUGT.

Holl. Opbogt.
Dän. Löhe-op.
Schw. Upbugt.
Engl. The round, or rounding up.
Franz. Bouge verticale dont le dos est en haut.
Ital. Curvatura verticale con il dosso in alto.
Span. Curvatura vertical con el dorso en alto.
Port. Curvura vertical com el dorso em alto.

Eine Bugt in senkrechter Richtung, bey welcher der Rücken oder die erhabene Seite des Bogens nach oben zu gekehrt ist, wie z. E. bey den Deckbalken.

Aus-

Aus-BUGT.

Holl. Uitbugt.
Dän. Udryggning.
Schw. Utbugt.
Engl. Rounding out.
Franz. Bouge horizontale dont le dos est en dehors.
Ital. Curvatura orizontale con il dosso per fuori.
Span. Curvatura orizontal con el dorso por fuera.
Port. Curvura horizontal com o dorso fora.

Eine Bugt in horizontaler oder wasserpasser Richtung, deren Rücken auswärts gekehrt ist, wie z. E. bey dem Heckbalken und bey den Bugbanden.

Hole-BUGT oder Ein-BUGT.

Holl. Inbogt.
Dän. Löbe-ind.
Schw. Inbugt.
Engl. Rounding in.
Franz. Bouge horizontale dont le dos est en dedans.
Ital. Curvatura orizontale con il dosso a dentro.
Span. Curvatura orizontale con el dorso a dentro.
Port. Curvura horizontal com el dorso a dentro.

Eine horizontale Bugt, deren Rücken einwärts gekehrt ist.

Nieder-BUGT.

Holl. Neerbogt.
Dän. Löbe-ned.
Schw. Nederbugt.
Engl. Rounding down.
Franz. Bouge horizontale dont le dos est en bas.
Ital. Curvatura orizontale con il dosso a basso.
Span. Curvatura orizontal con el dorso a dentro.
Port. Curvura horizontal com o dorso por dentro.

Das Gegentheil von Aufbugt. Eine solche Bugt haben z. E. die Bauchstücke, wenn man sie von oben zu sieht.

Es-BUGT.

Holl. Esbogt.
Dän. Esbugt.
Schw. Esbugt.
Engl. A crooked piece of the figure of an S.
Franz. Courbature de la figure d'un S.
Ital. Curvatura de la figura de un S.
Span. Curvature de la figura de un S.
Port. Curvatura que tem a figura de hum S.

Eine Bugt, welche wie ein lateinisches S gestaltet ist.

BUGT eines aufgeschossenen Taues.

s. Aufschiessen.

Die BUGTEN fangen sich.

Holl. De Bogten vangen malkander.
Dän. Bugterne fanger sig.
Schw. Bugterna fanger sig.
Engl. The sakes catch each other, there are catch-sakes in the cable.
Franz. Les plis se levent en s'attrappant.
Ital. Le aduccie si levano.
Span. Las adujas se levantan.
Port. As adujas se levantam.

s. Aufschiessen.

BUGTEN des aufs Deck geholten Ankertaues, wenn der Anker fallen soll.

Holl. Bogten.
Dän. Bogter.
Schw. Bugter.
Engl. Ranges.
Franz. Plis.
Ital. Aduccie della gomena per dar fondo.
Span. Adujas del cable aladas sobre la cubierta para dar fondo.
Port. Aduxas da amarra que se poem sobre a cuberta para dar fundo.

s. Anker Erkl. 140.

Den Anker mit 2 oder 3 BUGTEN fallen lassen, s. Anker. 140.

Eine BUGT abholen, s. Anker, Erklärung 140.

BUGTIG.

Holl. Bogtig.
Dän. Bugtig.
Schw. Bugtig.
Engl. Crooked.
Franz. Arqué.
Ital. Curvato, arcato.
Span. Curvado.
Port. Curvado.

Was eine Krümmung oder einen Bogen hat.

BUGTIG Holz.

Holl. Bogtig Hout.
Dän. Bugtig Holt eller Krumholt.
Schw. Bugtig eller krokugt Trä, Krumholt.
Engl. A crooked piece of timber.
Franz. Piece de tour.
Ital. Legno che a curvature.
Span. Viquitortes.
Port. Madeira que tem curvadas.

Holz, das verschiedene Krümmungen hat, und welches nicht geschickt ist Planken daraus zu sägen.

BUHNE um Fische zu fangen.

Holl. Beun.
Dän. Et ved Stranden med Rör inhegnet Sted for at fange Fisk i, et Slags Fiskeruse.
Schw. En Plats vid Sjö Stranden med Rör instengd, så at de Fiskar som gå in ej kunna komma ut.
Engl. A crawl.
Franz. Bordigue.
Ital. Gradella.
Span. Corral.
Port. Pesqueira.

Ein von Reisern gemachter Zaun am Ufer eines Flusses vor welchem die Fische liegen bleiben, wenn die Fluth zurücktritt. Man findet sie häufig an der Elbe und an der Weser.

BUHNE in einem Fischerfahrzeuge.

Holl. Beun, Bonne.
Dän. Fiskekiste.
Span. Fiskſump i en Fiskarebåt.
Engl. Well of a fishing vessel.
Franz. Vivier.
Ital. Vivajo.
Span. Vivero (*ist selten in Spanien gebräuchlich.*)
Port. Viveiro.

Ein Behältniss mitten in einem Fischer-Fahrzeuge, worinn die lebendigen Fische gesetzt werden. Es ist nämlich in der Mitte des Fahrzeugs eine viereckigte Stelle des Bodens häufig durchbohrt, und um diese Stelle sind starke dicht, kalfatete Planken aufgeführt, so dass das Wasser nur allein in das Behältniss oder in die Buhne tritt.

BUHNE, s. Kajen.

Die Einfassung oder das Bolwerk am Ufer des Meers. In einem Hafen nennt man solches besser Bolwerk oder Kajen.

BUHNE.

Heisst auch in etlichen Seestädten ein Hof, worauf die gelöschten Waaren so lange aufbehalten werden, bis man sie in die Speicher bringt.

BUHNENMEISTER, s. Hafenmeister.

Derjenige, welcher an den Orten, wo kein Hafenmeister ist, die Aufsicht über die Buhnen und Bolwerke hat.

BUJEN, s. Baaken und Bujen.

BUJEN.

Holl. Boeyen.
Dän. Profoss - Böyer.
Schw. Profoss - Bojar.
Engl. Bilbows or Bilboes.
Franz. Fers des prisonniers, barres des prisonniers avec des anneaux, bas de soie.
Ital. Ferri dei prisonieri.
Span. El cepo, los grillos.
Port. Ferro dos prizioneiros.

Eine Stange, Fig. 552 woran sich verschiedene eiserne Bügel befinden, welche den Gefangenen um die Beine gelegt werden, alsdann wird die Stange wieder durch die Augen der Bügel gesteckt und daran ein starkes Schloss gehänkt. Damit auch die Bügel nicht an dem andern Ende von der Stange kommen können, so ist daran ein eiserner Kopf geschmiedet.

BUJEN, mit Planken aufbujen.

Holl. Met Planken opboeyen.
Dän. Klæde uden Bords.
Schw. Bordlägga.
Engl. To plank a ship.
Franz. Border un vaisseau.
Ital. Mettere le tavole del bordo.
Span. Poner las tablas del costado.
Port. Meter os taboados dos costados.

Die Seiten des Schiffs mit Planken belegen.

BUJER.

Holl. Boeyer.
Dän. Boyer.
Schw. Boyert.
Engl. A kind of dutch sloop.
Franz. Boyer.
Ital. Una sorte di sapata ollandese.
Span. Nombre de un barco hollandes, que es una especie de balandra.
Port. Especie de chalupa flamenga.

Ein Fahrzeug, welches insonderheit in Holland gebräuchlich ist. Es führt einen Mast mit einem Schmacksegel, und ausser dem Bugspriet auch zuweilen am Heck einen kleinen Besahnmast, der

der Pujer gleicht fast in allen Stücken einer Schmack. Er hat eben so wie diese hinten ein Roof und vorne ein Vorunter auch an beyden Seiten Schwerdter. Er ist 70 bis 75 Fuſs lang, 18 bis 20 Fuſs breit und 7 bis 8 Fuſs tief. Der Boden ist flach. In *Chapmanns Architectura navalis* findet man auf der 50ten Kupferplatte die Abbildung eines schwedischen Bujer.

BULIEN oder Bulin.

Holl. Boelyn.
Dän. Bovline eller Bougline.
Schw. Bolina.
Engl. Bowline.
Franz. Bouline.
Ital. Bolina o borina.
Span. Bolinas *die Bulienen der groſſen Segel,* Boliches *die Bulienen der Mars- und Bramſegel.*
Port. Bolina.

Bulienen werden die Taue genannt, die an jeder Seite der Raaſegel ungefähr in der Mitte des stehenden Leiks befestigt sind. (Fig. 286. c. d. e.) Sie dienen die Segel steif bey dem Winde zu halten, damit sie denselben von der Seite zu, besser fassen können, wenn er in einer schiefen, oder mit dem Wege des Schiffs ungünstigen Richtung wehet. Die Bulien wird auf folgende Weise an das Segel befestigt: an jeder Seite des stehenden Leiks befinden sich 3 Lägels, (e. e. e. fig. 64.) woran zwey Stücke d. d. von einem Tau gestochen werden, das Ende des einen Stücks ist nämlich an dem untersten Lägel fest, und fährt durch eine an der Bulien g befindliche Kausch f; an dem andern Ende dieses Stücks befindet sich eine Kausch h, wodurch das zweyte Stück fährt, dessen beyde Enden an die beyden obern Lägel befestigt sind, so daſs das ganze die Gestalt eines Gänsefuſses hat. Man nennt es das *Bolienspreut.* Bey Everſegeln, welche sehr tief sind, ist das Bolienspreut an mehrere Lägels befestigt, und besteht folglich aus mehrern Enden. Die Bulien selbst besteht aus einem einfachen Tau und ist wie wir gesagt haben, vermittelst einer Kausch an dieses Spreut befestigt. Alle Raaſegel haben Bulienen, ausgenommen die Blinde und Schiebblinde, weil man solche selten bey schiefem Winde gebraucht, und wenn es etwa seyn sollte, so hängt man Kugeln oder Gewicht an ihre Luvschoote.

Die groſſen BULIENEN.

Holl. De grooten Boelynen.
Dän. Store Boliner.
Schw. Stora Boliner.
Engl. The main-bowlines.
Franz. Les boulines de la grande voile.
Ital. Boline di maestra.
Span. Bolinas mayores.
Port. Bolinas da vela grande.

Die Luvbulien des groſſen Segels fährt durch einen Kinbacksblock vorne auf der Back, und die Leebulien wird so lange hinten auf der Back festgemacht, bis sie bey dem Wenden wieder zur Luvbulien gebraucht wird, und alsdann fährt sie durch denselben Kinbacksblock und die Luvbulien, welche alsdann Leebulien ist, wird eben so hinten auf der Back festgemacht.

Die groſſen Mars-BULIENEN.

Holl. Groot Marszeils Boelynen.
Dän. Store Mærs-Boliner.
Schw. Stora Mærs-Boliner.
Engl. The main-top-bowlines.
Franz. Les boulines du grand hunier.
Ital. Boline di gabbia.
Span. Boliches de gabia.
Port. Bolinas da gavia.

Fahren durch einen unter dem Besahnsmars hängenden einfachen Block, und von da durch einen andern am hintersten Besahnswandtau genäheten. Sie werden an der innern Seite des Schiffs an einen Klamp festgemacht.

Die groſſen Bram-BULIENEN.

Holl. De groot Bramzeils-Boelynen.
Dän. Store Bram-Boliner.
Schw. Stora Bram-Boliner.
Engl. The main-top-gallant-bowlines.
Franz. Les boulines du grand perroquet.
Ital. Boline di pappafico.
Span. Boliches del Juanete mayor.
Port. Bolinas do Joanete grande.

Fahren durch eine unten am groſſen Bramstag befindliche Kausch, von da wieder durch einen Block oben an dem hintersten Wandtau der Vorstenge, und durch das Besahnmars zum Schiff hinunter, wo sie an jeder Seite desselben an das hinterste Besahnwandtau festgemacht werden.

Die groſſen Oben-Bram-BULIENEN.

Holl. De groote Bovenbramzeyls Boelynen.
Dän. Store Bovenbram-Boliner.
Schw. Stora Bovenbram-Boliner.

Scheiben und über diese und einen darunter befindlichen Block wird ein Läufer geschoren, wovon das Ende worauf man holt oder windet, über die eine von den beyden Scheiben fährt, und alsdann über eine andere, die sich am Kopf des Masts befindet, und auch über eine dritte Scheibe am andern Ende des Queerholzes, nach dem Bullen hinunter; an dem ebengesagten Block ist eine Kette befindlich die um einen Mast, der eingesetzt werden soll, geschlagen wird, um ihn in die Höhe zu winden; auch wird diese Kette an ein Schiff befestiget, wenn es von dem Kielholen aufgerichtet werden soll. Diesen Block mit der Kette nennt man daher den Aufholer des Bullen.

Die Bullen welche zu Toulon, in Spanien und in der mittelländischen See gebraucht werden, bestehn gewöhnlich aus einem alten Kriegsschiff dessen unterstes Deck abgebrochen ist. Sie haben zwey Masten die mit einem starken Tau oben verbunden sind. In der Mitte derselben befindet sich auch eine Art Roof oder Verdeck, um Blöcke, Taue und andere dem Schiffe, welches gekielholet werden soll, zugehörende Sachen, darinn zu bewahren. In Schweden, Petersburg, Dännemark und insonderheit in England wo man sehr viele Docken hat, werden die Bullen zum Kielholen wenig gebraucht. An etlichen Orten werden die Schiffe auch mit einem am Lande befindlichen Krahn gekielholet, s. Docke und Kielholen.

BULLENGIEN, s. Bullen und Gien.

BULLENSTALL, s. Pisback.

BULLENTAU des Ankers, s. Porteurlien.

BULLENTAU am Fockhals.

Holl.	Bullentow aan de Fokke-Hals.
Dän.	Bullentov paa Fokke-Halsen.
Schw.	Bullentåg paa Focke-Halsen.
Engl.	Loof-hook-rope.
Franz.	Perda.
Ital.	Falsa contra di trinchetto.
Span.	Bardago.
Port.	Contra-amura do traquete.

Ein Tau welches an das Schoothorn des Focksegels befestigt wird, und womit man den Hals des Segels wenn man vor dem Winde, oder mit Backstags-Wind segelt, ausholet. Es wird in dieser Absicht eine Spier ausgesetzt an deren äussersten Ende sich ein Block befindet, um welchen das Bullentau, das den Hals des Segels niederholet wieder ins Schiff fährt, woselbst es festgemacht wird. Wenn der Wind raum geworden und der Hals des Focksegels mit dem Bullentau ausgeholt ist, so wird die Schote dieses Segels auf den Krahnbalken gesetzt: wenn man aber bey dem Winde segelt, so dient der Butluf dazu den Hals des Segels auszusetzen. Man nennt auch Bullentau zuweilen ein blosses Tau oder Borg womit man bey schwerem Winde den Hals des Focksegels verdoppelt.

BULLENTAU eines Jacht oder Schlupsegels.

Holl.	Bullentouw.
Dän.	Bullentov.
Schw.	Bullentåg.
Engl.	The guy of a boom.
Franz.	Berda.
Ital.	Bardago.
Span.	Bardago ó contra.
Port.	Bardago.

Das Tau womit man den Giek-Baum des Jachtsegels nach vorne zu festsetzt, damit dieses Segel nicht geipen kann, das ist von vorne Wind fassen und zurückschlagen, wodurch oftmals Menschen getödtet und über Bord geworfen werden. Es wird dieses Tau ungefähr an die Mitte des Baums befestigt und mit einer Talje die gewöhnlich in die Puttingen der grossen Wand gehaket ist, angeholt.

BULLERBÖ, s. Bö.

BULTSÄCKE.

Holl.	Bultsakken.
Dän.	Straasæk.
Schw.	Halm-Bolster.
Engl.	Straw-beds.
Franz.	Paillasses.
Ital.	Sacconi di paglia.
Span.	Cojines de paja.
Port.	Enxergaó de cama.

So heissen insonderheit Säcke oder Küssen worauf die Seeleute auf Kauffahrern, in den Kojen

Kojen schlafen. Sie sind zuweilen mit Stroh ausgestopft, zuweilen aber auch mit Buchweizen, Schäve welche man Doppen nennt. Die Decke womit man sich in den Kojen zudeckt, heisst die Kombehrs oder Kombaars.

BUMBOOT.

So heisst ein in Flandern und Südholland gebräuchliches Fischerfahrzeug, welches insonderheit auch von den Lootsen gebraucht wird, um an Bord eines Schiffs zu kommen. Es ist ausserordentlich breit und die Planken sind klinkerweise angelegt.

BUND Merlin oder Hüsing.

Holl. Bos.
Dän. Et Bundt Hysing.
Schw. Et Bund Merlin eller Hysing.
Engl. Skain of Marline or house-line.
Franz. Paquet ou echeveau de bitord.
Ital. Mataſſa.
Span. Madeja de piola.
Port. Madeixa.

Ein aufgeschossener Theil Merlin oder Hüsing von einer gewissen Länge welcher mit einem Bindsel zusammengebunden ist. Es bedeutet also eben das was man auf Hochdeutsch eine Fisse nennt, z. B. Eine Fisse Garn, Zwirn &c. Merlin und Hüsing wird von den Reepschlägern Bundweise geliefert, das Schiemannsgarn Kloonweise, die Linen Stückweise oder Pfundweise und die dickern Taue in Troffen. Ein Bund soll eigentlich 22 Faden halten, allein es hält selten mehr als 10.

Einen BUNGEL von der Fock machen.

Holl. Een Bungel van de Fock maaken.
Dän. Göre en Bungel af Fokken (Bungel kaldes de nædhængende Skiödbarmer af Sejlet naar Bugen er beslagen.)
Schw. Göra en Bungel af Fockan.
Engl. To make a goosewing of the foresail in order to scud for the wind.
Franz. Avoir la pointe de la misaine larguée e le fond carguė.
Ital. Far un mangia-vento del trinchetto.
Span. Aver el trinquete en calzones.
Port. Fazer huma aza de espartela do traquete.

Die Focksegel beynahe ganz aufgeien, so dass nur oben ein kleiner Theil davon offen bleibt. Es geschieht solches damit der Wind bey einem schweren Sturm, wenn man gar kein Segel führen kann, auf diesen kleinen Theil des Segels so viel würke, dass das Schiff etwas Fahrt bekomme und man es mit dem Steuer regieren könne.

BURGHAKEN.

Holl. Burghaaken.
Dän. Sinke Tapper.
Schw. Damning, Dam.
Engl. Dovetails.
Franz. Adents.
Ital. Denti.
Span. Dientes.
Port. Dentes

So heissen in der Seesprache gewisse fast wie Zähne gestaltete Ausschnitte an den Kanten der Hölzer oder der Bretter die zusammengefügt werden sollen. Diese Ausschnitte passen dergestalt in einander dass sie nicht loslassen können, wenn sie in einander geschoben sind. Die Tischler nennen sie Zinken oder Zähne.

BÜSE, Heering-BÜSE.

Holl. Buis.
Dän. Böjse.
Schw. Buis.
Engl. Buss, Herring-buss.
Franz. Buche.
Ital. Una Barca del pescatori d'aringhe.
Span. El nombre del barco de los pescadores de arenque.
Port. Especie de embarcaçaõ pequena de pescar arenques.

Der Name eines bekannten Fahrzeugs das zum Heeringsfang ausgerüstet wird. Es hat zwey Masten, einen grossen und einen kleinen Besahnmast der hinten im Deck steht, dabey führt es ein grosses Segel, ein laufend Marssegel, eine Stagfock und ein kleines halbes Besahnsegel, das an einer Ruthe sitzt, und vermittelst welches man das Schiff beym Fischen regiert. Das Netz worinn die Heeringe gefangen werden, heisst das Wand, und diejenigen Matrosen welche das Netz aus dem Wasser ziehen, die Heeringe aus demselben schütten und es wieder in Ordnung legen, werden die Wandschiesser genannt. Das Wand

Wand wird mit einem Reep eingewunden oder an das Schiff geholt. Das Reep ist nämlich um ein Gangspill geschlagen, wobey die schlechtesten Matrosen winden, die daher auf Heeringbüsen die Spilldreher genannt werden: Diejenigen, welche den Heeringen die Kesen ausschneiden, sie einsalzen und in Tonnen legen, heissen Packer, und diese Arbeit selbst nennt man kaken. Der Schiffer einer Heeringbüse heisst in der Seesprache der Beste Knecht und die sämmtlichen unter ihm stehenden Leute die Schiffskinder.

Auf holländischen Schiffen darf nach Sonnen-Untergang nicht mehr gekaket werden, sondern alles was alsdann von Heeringen übrig geblieben ist, wird über Bord geworfen. Es geschiehet solches aus der Ursache, dass die Fische nicht ranzig werden sollen.

Das Wand wird gewöhnlich nach Sonnen-Untergang ausgeschossen und vor Sonnen-Aufgang wieder eingeholet.

BUSEN der See, f. Meerbusen.

BUSLAPPEN, (auf Grönlandsfahrern.)

Holl. Buslappen.
Dän. Buslapper.
Schw. Buslappor.
Engl. A second lining of the bow, to prevent the ships from great flakes of ice.
Franz. Un second doublage de l'avant, qu'on donne aux vaisseaux qui vont à la peche du baleine.
Ital. Un secondo parabordo della prua che si dà ai pescatori da balena.
Span. El segundo forro de la prua que se da a los barcos empleados en la pesqueria de ballenas.
Port. Forro doble de proa que usam os pescadores de baleas.

Eine Verdoppelung von Planken vorne am Bug des Schiffs, die noch auf den Eisgang gelegt wird.

BUSSCHIESSER.

Holl. Busschieter.
Dän. Constablers Mandskab.
Schw. Constablers Manskab.
Engl. Sailors in a man of war whose duty is to coil the cable, to make cartridges and to serve de guns.
Franz. Canoniers matelots.
Ital. Canonieri.
Span. Artilleros.
Port. Artilheiros.

Diejenigen Matrosen welche auf Kriegsschiffen die Kabelaring bestellen, und im Kabelgat das Ankertau wegschiessen. Es werden hiezu jederzeit die geschicktesten Leute genommen. Der Konstapel gebraucht sie auch die Kardusen zu machen und die Kanonen zu richten.

BUTEN.

Holl. Buten.
Dän. Buten.
Schw. Buten.
Engl. Out.
Franz. Dehors.
Ital. Fuori.
Span. Fuera.
Port. Fora.

Das plattdeutsche Wort für Aussen im Gegensatz von Binnen, so sagt man z. E. Buten-Steven, Buten-Haut, Buten-Klüver &c.

BUTLUF.

Holl. Botloef.
Dän. Botteluur eller Boutteluer.
Schw. Bottlof.
Engl. Bumkin.
Franz. Minois, portelof, boutelof.
Ital. Minotto, Mijotto, o grua per amurare il trinchetto.
Span. Servioletta.
Port. Pao da amura do traquete.

So heisst eine Art starke Spier (Fig. 235. o o und Fig. 539. n n.) welche vorne an beyden Seiten des Gallions in der Richtung aus dem Schiff liegt, welche die Fockraa hat, wenn man dicht beym Winde segelt. Das vorderste Ende desselben ist etwas gebogen oder hat eine Niederbugt und an demselben befindet sich ein Block b. (Fig. 235.) wodurch der Fockhals ins Schiff fährt, um durch Anholen desselben den Hals des Segels bis an diesen Block zu bringen, wenn man bey dem Winde segelt (s. Bullentau). Um das Ende des Butlufs sind starke Taue (Fig. 539.) m. m, gestochen, welche an Ringbolzen, die sich am Bug des Schiffs befinden, befestigt werden. Diese Taue nennt man die Butlufs Schenkel; sie dienen zur Haltung desselben, weil die Kraft des Fockhalses aufwärts würkt. Kauffahrer haben selten einen Butluf, und in Ermangelung dessen, gebrauchen sie den Krahnbalken.

BUTLUFS Schenkel.

Holl. Schenkel van de Botloef.
Dän. Boutteluers Skinkler.
Schw. Bottlofs Skänklingar.
Engl. Shrouds for the bumkins (not used in english ships.)
Franz. Haubans du minois.
Ital. Sartie del mijotto.
Span. Pié de la ferviolett.
Port. Pataraes do paó da amura.

f. Butluf.

BÜTTE.

Holl. Butte.
Dän. En liden Balje.
Schw. En liden Balje.
Engl. A little half tub.
Franz. Une petite baille.
Ital. Una piccola baia.
Span. Una pequeña tina.
Port. Huma pequena selha.

Eine kleine Balje.

Kalfat-BÜTTE.

Holl. Kalfat-Butte.
Dän. Kalfatrer Æske til Verk og Instrumenter, Kalfatbytte.
Schw. Kalfatbytta.
Engl. A kaulkers box which contains their irons.
Franz. Caisse des calfateurs.
Ital. Cassetta dei calefati.
Span. Caja de lineas de los calafates.
Port. Escrevia.

Ein viereckigter holer Kasten der die Gestalt eines Parallelopipedums hat, und an dessen einen Seite sich ein rundes Loch befindet. Die Kalfaterer gebrauchen solche Bütten um darinn ihre Geräthschaft und insonderheit ihre Kalfateisen zu legen, wenn sie auf einer Stelling arbeiten. Die Bütte dient ihnen auch zugleich statt eines Sitzes. In Holland gebraucht man statt der Kalfatbütten gewöhnlich Kalfatbänke.

BUTTERLAND oder Treibland.

Holl. Botterland.
Dän. Falsk Sigte af Landet.
Schw. Falsk Sigte af Landet.
Engl. Cape fly-away.
Franz. Terre de beurre.
Ital. Falsa vista della terra.
Span. Falso visaje de tierra.
Port. Falso visagem da terra.

So nennt man eine falsche Erscheinung des Landes, welche manchmal durch Dünste oder Nebel verursacht wird.

BUVENETT, f. das oberste Deck eines Schiffs.

BÜXE, f. Büchse.

BYRSOPAGES.

So hiessen vormals bey den Römern und Armeniern, von Häuten oder Leder gemachte Fahrzeuge.

CA.

CA.

(NB. Die Wörter welche nicht unter Ca stehen, findet man unter Ka.)

CALEFATÆ.

Hieſſen bey den Alten, Schiffszimmerleute oder eigentlich diejenigen welche das Schiff dicht machten. Der Kayſer Michael zu Conſtantinopel, welcher dem Michael Paphlagon in der Regierung folgte, wurde daher *Kalaphates* genannt, weil ſein Vater ein Schiffszimmermann geweſen war. Es verdient hier bemerkt zu werden, daſs man noch jetzt in allen europäiſchen Seeſprachen unter Kalfatern, die Schiffe dicht machen verſteht, und unter Kalfaterer diejenigen Leute welche dieſe Arbeit verrichten, ſ. Kalfaten.

CALX.

Der Fuſs des Maſts bey den Alten.

CAMELUS.

So hieſs das Ankertau bey den Alten, ſ. Ankertau.

CAMERÆ.

Gewiſſe Art Fahrzeuge bey den Alten die ungefähr 30 bis 40 Mann führten und oben ſchmal und unten breit waren, ohne einiges Eiſenwerk. Bey hoher See bedeckte man ſie mit Brettern nach Art eines Dachs. Das Vor- und Hintertheil derſelben hatte einerley Geſtalt und das Steuer konnte beyderſeitig eingehangen werden. Tacitus gedenkt ihrer und ſagt, daſs ſie vom Anicetus gegen die Römer auf der See bey Trapezunt gebraucht worden ſind.

CANARDI.

Der Name gewiſſer Fahrzeuge womit die Normänner in ältern Zeiten an den engliſchen Küſten Räuberey trieben.

CANNA.

Ein von Rieth gemachtes Boot bey den Alten. Plinius ſagt, daſs es häufig von den Indianern gebraucht werde. Der jetzige Name Kanot oder Kanoe iſt davon herzuleiten.

CANTHARUS.

Der Name eines gewiſſen Fahrzeugs bey den Alten deſſen Gröſſe und Geſtalt ungewiſs iſt.

CAPIDAN BASCHA oder CAPUDAN PASCHA.

Der Titel des Türkiſchen Ober-Admirals. Derſelbe kommandirt zur See wie der Groſs-Vezier zu Lande, hat die höchſte Aufſicht über das geſammte See-Weſen und die See-Arſenale, und kann ſobald er die Dardanellen paſſirt iſt, am Leben ſtrafen, dabey ſtehen alle Seeplätze des Reichs unter ihm. Er iſt General-Gouverneur aller Inſeln im Archipel. In der Hauptſtadt Conſtantinopel hat er die Aufſicht über die Policey auf der Seite des Hafens und den Dörfern, ſo an dem Kanal liegen, welche er durch ſeinen *Kiaja* verwalten läſst.

Das Zeichen ſeiner Würde iſt ein groſſes ſpaniſches Rohr, ein kleiner Himmel über ſeine Schlupe und ein Schnabel an ihrem Bug. Seine Einkünfte flieſſen aus dem Kopfgeld der Inſeln im Archipelagus und gewiſſen Aemtern und Gouvernements in Natolien und Romelien. Er hat überdem ⅛ von den Priſen, wie auch die Hälfte von dem Solde der im Kriege abgegangenen Leute, und er vermiethet ſeine eigene Sklaven auf des Groſs-Herrn Galeeren, der ſie auſſerdem mit denen Sklaven des Staats erhält. Die Ausſchreibungen tragen, ſo wie das was er vom Solde der Bonavoglien erhält, ſehr viel ein, ſ. Admiral im Hauptwerk und *Bonavoglia* im Ital. Index.

CAPULI.

Der Name gewiſſer Schiffe bey den Alten.

CAPULICA.

Ein Raubſchiff bey den Alten.

CARABI.

Der Name gewiſſer Fahrzeuge bey den Alten, deren Pollux erwähnt.

CARCHESIUM.

Die mehrſten Ausleger der Alterthümer ſagen, daſs dieſes Wort eine Rolle am Maſt bedeute, über welche Taue fahren. Es wird aber das Mars darunter verſtanden, welches der Bedeutung des Worts gemäſs, noch jetzt auf Galeeren und andern Lateiniſchen Fahrzeugen wie ein Becher geſtaltet iſt, (Fig. 251. d.) auch das Ital. Wort *Calcese*, Franz. *Calcet*, und Span. *Calces*, welches auf lateiniſchen Fahrzeugen ein Mars bedeutet, beſtätiget dieſes.

CARDINALPUNCTE, lat. Puncta cardinalia, cardines mundi.

So heiſſen die vier Punkte des Horizonts, in deren zweyen er vom Meridian und in den zwey übrigen

übrigen vom Equator durchschnitten wird. Die beyden ersten führen die Namen des Mitternachts- und Mittagspuncts, die letztern des Morgens- und Abendpuncts.

CARGADEUR, f. Kargadeur.

CARINA.

Hiefs bey den Lateinern der Kiel eines Schiffs die Griechen nannten ihn *Tropis* und Homer giebt ihm feiner Stärke und Festigkeit wegen den Namen *Steire*. Derfelbe war nicht viereckigt fondern unten fcharf. In der mittelländifchen See nennt man noch heutiges Tages, auf lateinifchen Fahrzeugen, den Kiel *Carena*.

Carina foll auch bey den Alten der Name eines fchweren Laftfchiffes gewefen feyn.

CATAPHRACTÆ.

Starke Schiffe bey den Alten die man im Treffen vorausfandte um den erften Stofs abzuhalten. Sie waren von fefter Bauart und mit dicken Berghölzern verfehen, hatten auch ein Deck damit fie nicht fo leicht geentert werden konnten.

CATAPIRATES, CATAPRORATES.

So hiefs bey den Lateinern das Bleyloth. Die Griechen nannten es *Bolis*, und Herodot *Katapeiraterie*.

CATAPLUS.

Der Name eines gewiffen Kauffardeyfchiffs bey den Alten.

CATARACTA.

So heifst beym Appian das Steg welches man auf das feindliche Schiff warf und über welches man gieng um es zu entern.

CATASCOPIUM.

Eine Art Advisboot bey den Alten die feindliche Flotte auszukundfchaften.

CATASTROMA.

Das Deck auf den Schiffen der Alten, man nannte es auch *Cataphragma*. Es war von Holz und zum Behuf der Seefoldaten errichtet, welche von da herab ihre Pfeile und Wurffpieffe warfen. In den älteften Zeiten, infonderheit um die Zeit des trojanifchen Krieges hatten, wie Thucydides fagt, die Schiffe noch keine ganze Verdecke. Die Thafier follen die Schiffe zuerft ganz bedeckt haben. (Plin. Hift. nat. lib. 6. c, 57.)

CATTÆ.

Fahrzeuge bey den Alten deren Geftalt und Gebrauch ungewifs ift.

CAUDICÆ oder CAUDICARIÆ.

Von dicken Planken gemachte Fahrzeuge bey den Alten. Sie fcheinen nur auf Flüffen gebraucht worden zu feyn. Seneca erwähnt ihrer im 13 Hauptftück von der kurzen Dauer des menfchlichen Lebens.

CAUPULI.

Der Name eines gewiffen Fahrzeuges bey den Alten, deffen Aul. Gellius erwähnt.

CELOCES.

Schiffe der Alten welche zum Schellfegeln eingerichtet waren.

CENTAURUS.

Der Name eines Schiffs bey den Alten, welches wahrfcheinlich die Geftalt dieses fabelhaften Thiers hätte, und wovon der Name des berühmten Venezianifchen *Bucentoro* hergenommen zu feyn fcheint.

CENTEN, f. Senten.

CENTRUM gravitatis, f. Schwerpunct.

CERCURUS.

Der Name eines in Cypern gebräuchlich gewefenen Fahrzeugs der Alten.

CERTAPARTEY, f. Charte-partie.

CERUCHI.

Scheinen bey den Lateinern fo wie *Cornua* die Nocken der Raaen bedeutet zu haben.

CERVIRUS.

Der Name eines gewiffen Fahrzeugs der Alten.

CETEÆ.

Der Name gewiffer fchwerer Schiffe bey den Alten, das Wort kömmt von Ceta (Wallfifch) her.

CHALCEMBOLUM oder gr. CHALKEMBOLON.

Hierunter verftanden die Alten jedes Schiff das einen mit Eifen befchlagenen Schnabel hatte und zum Kriege diente, f. *Embolon*. Das Vordertheil deffelben war mit einem oder auch mehrern folcher Schnäbel verfehen, um die feindlichen

chen Schiffe damit zu beschädigen. Ein gewisser Piseus aus Italien soll, wie Diodorus sagt, der erste Erfinder der Schiffsschnäbel gewesen seyn. Wenigstens kann man es nicht zugeben, dass die ältesten Griechen die geringste Kenntniss davon gehabt haben. Homer sagt gar nichts davon. Indessen gebraucht doch Aeschylus von dem Schiffe Nestors das Beywort *dekembolos*, als ob es mit zehn Schnäbeln versehen gewesen.

Die Schiffsschnäbel waren anfänglich lang und hoch. Mit der Zeit aber fand man es vortheilhafter, sie kurz und stark zu machen, und sie so niedrig anzubringen, dass sie die feindlichen Schiffe unter dem Wasser durchbohren konnten. Dies war die Erfindung eines gewissen Aristo aus Corinth. Er theilte sie den Syracusanern mit, als sie mit den Atheniensern Krieg führten und sie bedienten sich derselben wider ihre Feinde mit grossem Vortheil. Denn durch Hülfe dieser neuen Schnäbel wurden viele athenienfische Kriegsschiffe gleich beym ersten Angriff in den Grund gebohrt oder in Stücken zerstossen. Ueber dem Schiffsschnabel war *Parembolis* angebracht. Die Schiffsschnäbel selbst waren, wie aus alten Münzen erhellt mit verschiedenen Bildnissen der Thiere &c. geziert.

CHALKENE.

Scheinen bey den Griechen die inwendigen Bauchdielen des Schiffs bedeutet zu haben, sie wurden auch *lesbion* und *pleidopodion* genannt.

CHARTE - PARTIE.

Holl.	Certe-partie.
Dän.	Sarte-partie eller Charte-partie.
Schw.	Certe-parti, eller Charte-partie.
Engl.	Charter-party.
Franz.	Charte-partie.
Ital.	Contratto di noleggio.
Span.	Contracto de fletamento.
Port.	Contracto de affretamento.

Ein schriftlicher Contract der zwischen dem Schiffer und dem Schiffsbefrachter vor einem Notarius und Zeugen errichtet, und in duplo oder auch wohl in triplo ausgefertigt wird. Dieses Document führt zum Grunde, dass der Befrachter sich verbindet dem Schiffer eine Ladung oder eine gewisse Anzahl Lasten einzugeben und nach geschehener Lieferung der Waaren an dem bestimmten Ort, oder nach zurückgelegter Reise ihm nach Lasten, oder überhaupt die bedungene Fracht zu bezahlen, oder bezahlen zu lassen, auchwird darin bestimmt wie lang der Aufenthaltdes Schiffers am Ort derEntladung seyn soll: ob und von wem er daselbst, und mit was für Waaren, und wohin er wieder soll zurückbeladen werden, was er für jeden Tag, den er über die gebührende Zeit von Seiten des Befrachters aufgehalten wird, zu geniessen haben soll &c. Die Gegenverpflichtung des Schiffers besteht darinn, dass er sein Schiff dicht und zur Reise tüchtig machen, mit guten Ankern, Tauen und andern nothwendigen Dingen versehen; die angenommene Ladung einnehmen und an den bestimmten Ort der Löschung bringen wolle.

CHARTEN, f. Karten.

CHARTER, f. Sarter oder Zerter.

CHAFOT, f. Schafot.

CHELEUSMATA.

Hiessen bey den Griechen die Planken womit der Kiel des Schiffs belegt wurde welcher unten scharf war. Die Lateiner nannten sie *Cunei.* Vermuthlich dienten sie dazu den Kiel zu verstärken und ihn für Beschädigung zu bewahren, wozu wir den losen Kiel gebrauchen.

CHENISKOS.

So hiess ein gewisser Zierrath an den Schiffen der Griechen, das Wort kömmt her von *Chen* die Gans. Denn er war nach der Gestalt dieses Thiers gemacht, das man für eine glückliche Vorbedeutung der Seefahrenden hielt, weil sie auf dem Wasser schwimmen ohne unter zu sinken, ob diese Verzierung am Vordertheil oder am Hintertheil angebracht gewesen, kann man nicht mit Gewisheit sagen.

CHIRURGUS, f. Barbier.

CHOLLONES.

Sollen bey den Alten grosse Fahrzeuge gewesen seyn, die oben mit Fellen überzogen waren.

CIDARI, f. Cydari.

CILLONES.

Scheinen grosse Lastschiffe bey den Alten gewesen zu seyn.

CIRCIRIUM.

Ist ebenfalls der Name einer gewissen Art Fahrzeuges bey den Alten.

CLAS

CLASSIARII, griechisch Epibatoi.

So hiessen die auf Kriegsschiffen dienenden Seeleute bey den Alten. Sie waren in zwey Klassen getheilt, nämlich einige wurden zur Schiffsarbeit gebraucht, und andere waren Seesoldaten die das Verdeck bestiegen, um von da herab zu fechten, Letztere waren eben so wie die zu Lande dienenden Truppen bewafnet, nur scheint die Anzahl der Schwerbewafneten jederzeit grösser gewesen zu seyn als diejenige der Leichtbewafneten. In der That kam auch sehr viel darauf an, dass sie sich so gut als möglich bewafneten, weil es unmöglich war einen andern Platz einzunehmen, sondern sie genöthigt waren, Mann für Mann zu fechten, und so lange auf ihrer Stelle stehen zu bleiben, bis das Treffen geendigt war.

CLASSIS.

Eine Kriegsflotte bey den Römern, s. Kriegs-Flotte.

PRÆFECTUS CLASSIS.

Der Befehlshaber einer Kriegsflotte bey den Römern oder der Admiral, s. Admiral.

CLAVUS.

Das Steuer eines Schiffs bey den Römern.

CLINE.

Der Name eines gewissen Fahrzeugs bey den Alten.

CO.

(Die Wörter welche man hier nicht findet, stehen unter Ko.)

COAPHÆ, s. Scaphæ.

CODICARIÆ.

Der Name gewisser Fahrzeuge bey den Römern.

COLUMBARIA.

Was dieses auf den Schiffen der Römer bedeutet hat, ist so dunkel, dass sich durchaus nichts darüber sagen lässt. Die alten Schriftsteller welche in der Schiffskunst eben so unbewandert waren als die mehrsten neuern, erklären es bald durch Buhnen in Fischerfahrzeugen bald durch Speigaten und Rojepforten auf Schiffen.

COMESTRIA.

Der Name gewisser Fahrzeuge bey den Römern.

COMISTICA NAVIGIA.

Waren Schiffe bey den Griechen auf welchen die dem Feinde abgenommene Beute zu Hause geführt wurde.

CONNOSSEMENT.

Holl.	Connossement.
Dän.	Connossement.
Schw.	Connässement eller Connoissement.
Engl.	Bill of lading.
Franz.	Connoissement (*Mitteländ. See* Police de chargement.)
Ital.	Polizza di carico.
Span.	Conocimiento.
Port.	Conhecimento.

Ein Frachtbrief des Schiffers d. i. Ein vom Schiffer unterzeichneter offener Schein, wodurch derselbe bekennet, die darinn specificirten Güter wohlconditioniret empfangen zu haben, und sich verpflichtet, selbige, wenn ihm Gott eine glückliche Reise verleihen würde, richtig und wohlbehalten an den bestimmten Ort zu liefern, wogegen ihm alsdann so und soviel für die (nach Stücken oder Lasten oder auf andre Weise bedungene) Fracht zu zahlen sey. Der Schiffer steht aber dabey nicht für Seegefahr ein, ebenfalls nicht für Leckasche und eignes Verderben und Zerbrechen der Waaren. Von einem solchem Connossement werden gewöhnlich

lich drey gleichlautende Exemplare ausgefertigt; das eine behält der Ablader oder der Principal, der die Güter eingeschifft hat; das andere der Schiffer und das dritte bekömmt derjenige dem die Güter zugesendet werden.

Ein Connossement bezieht sich allemal nur auf einen Theil der ganzen Schiffsladung. Wenn aber ein Kaufmann für seine eigene Rechnung ein ganzes Schiff befrachtet, so heisst alsdann der Frachtbrief des Schiffers, (oder vielmehr die förmliche Urkunde über den zwischen dem Schiffer und Befrachter errichteten Contract.) nicht ein Connossement sondern die Charteparttie, welche weit mehrere Umstände in sich hält als ein Connossement.

COMMANDEUR, Auf Grönlandsfahrern, s. Kommandeur.

Stratæ oder CONSTRATÆ naves.

Waren zu den Zeiten der Römer bedeckte Schiffe auf dem Rheinstrom, die gegen die Feinde gebraucht wurden.

CONTI, griechisch Kontoi.

So hiessen bey den Alten Staken oder Stangen womit die Fahrzeuge fortgestossen wurden.

CONTRE-ADMIRAL. s. Admiral.

CONTRE-MARSCH, s. Marsch.

CONVOY.

Holl.	Convoy.
Dän.	Convoy.
Schw.	Convoy.
Engl.	Convoy.
Franz.	Convoy.
Ital.	Convojo, convoglio.
Span.	Convoi.
Port.	Comboio.

Ein Kriegsschiff, das Kauffahrdeyschiffe begleiten muss, um sie zu schützen. Man versteht auch die ganze Kauffahrdeyflotte mit ihrem Geleitsschiff darunter.

Im Kriege werden Convoyen zur Sicherheit der Kauffahrdeyschiffe ausgerüstet die unter ihrer Aufsicht in Flotten segeln, es geschieht auch wohl in Friedenszeiten um sie wider die Anfälle der Seeräuber und anderer, welche der Handlung Eingriff thun, zu beschützen. Das Segeln solcher Convoyen und der Tag ihrer Abreise wird öffentlich bekannt gemacht, damit die Schiffe sich zur angesetzten Zeit, nach dem Sammelplatz oder bestimmten Ort verfügen, und von da von dem kommandirenden Officier, Seynbriefe oder Befehle in Absicht auf ihr künftiges Verfahren erhalten mögen. Diesen müssen die Schiffer pünctlich folgen, sonst müssen sie allein für den Verlust oder Nachtheil haften der aus solcher Nachlässigkeit entsteht.

COPÆ oder COPINÆ.

Gewisse Fahrzeuge bey den Römern.

CORBIS.

Ob dieses das Mars an den Schiffen der Alten bedeutet hat, oder ob es ein blosser Zierrath gewesen, lässt sich nicht mit Gewisheit bestimmen und folglich eben so wenig was die *corbitæ naves* gewesen sind.

CORINA.

Der Name eines ledernen Fahrzeugs bey den Alten.

CORNUA.

Hiessen bey den Römern die Nocken an den Raaen, die Griechen nannten sie *Akrokeria.*

CORPS DE BATAILLE.

Holl.	Corps de Bataile.
Dän.	Corps de Bataille.
Schw.	Corps de Bataille.
Engl.	Center of a fleet.
Franz.	Corps de bataille.
Ital.	Corpo di battaglia.
Span.	Cuerpo del centro.
Port.	Corpo de batalha, corpo do centro da armada.

s. Die Erklärung davon unter Schlacht-Ordnung einer Flotte.

CORVUS, griechisch Korax.

War bey den Alten ein vom Duillius erfundenes Werkzeug dessen er sich zum Entern der Carthaginensischen Schiffe bediente. Vitruvius, Curtius.Polybius und Tacitus thun dessen Meldung, allein nicht auf einerley Art.

CO

CORYMBI.

Die Römer verstanden darunter gewisse Verzierungen der Schiffe am Vorder- und Hintertheil. Die Griechen scheinen aber unter *Korymba* Verzierung am Vordertheil verstanden zu haben.

COSTÆ.

Waren bey den Römern die Rippen oder Innhölzer der Schiffe, die Griechen nannten sie *Enkoilia*, und beym Hesichius, *Nomeis*.

COURS.

Holl. Koers.
Dän. Cours.
Schw. Cours eller Kosa.
Engl. Course.
Franz. Route, rumb de vent.
Ital. Rombo.
Span. Rumbo.
Port. Rumo.

Heisst überhaupt der Kompasstrich den ein Schiff folgt, um von einem Ort zum andern zu kommen. Derselbe wird vom Meridian angerechnet. Z. B. Ein Schiff das Nord-Nord-Ost segelt, steuert zwey Striche vom Meridian oder 22° 30′.

Gesteuerte COURS.

Holl. Gestuurde Koers.
Dän. Styrede Cours.
Schw. Styrd Cours.
Engl. Steered Course.
Franz. Route apparente.
Ital. Rombo apparente.
Span. Rumbo aparente.
Port. Rumo apparente.

Der Kompasstrich den man auf der See blos nach dem Kompass zu urtheilen, folgt, ohne dabey auf die Abtrift des Schiffs und Abweichung oder Misweisung der Magnetnadel Rücksicht zu nehmen.

Behaltene COURS.

Holl. Behouden Cours.
Dän. Beholdne Cours.
Schw. Behållen Cours.
Engl. The point the ship really sails upon.
Franz. Route corrigée de la derive.
Ital. Rombo corretto per riguardo alla deriva.
Span. Rumbo correjido de abatimiento.
Port. Rumo corrigido de abatimento.

Der Kompasstrich den das Schiff würklich folgt, man findet ihn, wenn man von dem gesteuerten Cours bey dem Winde, die Abtrift des Schiffs abrechnet. Der gesteuerte und behaltene Cours ist bey einem Schiffe das vor dem Winde segelt einerley, weil solches alsdann keine Abtrift hat.

Verbesserte COURS oder rechte COURS.

Holl. Gebeterde Koers, regte Koers.
Dän. Forbedrede Cours.
Schw. Rättad Cours.
Engl. The true Course.
Franz. Route corrigée de la derive et de la variation de l'aiguille.
Ital. Rombo corretto per riguardo alla deriva e la variazione della bussola.
Span. Rumbo verdadero ó rumbo correjido de abatimiento y variacion de la aguja.
Port. Rumo verdadeiro, ou corrigido de abatimento e variação da agulha.

Wenn man den behaltenen Cours noch in Ansehung der Abweichung der Magnetnadel berichtiget, so erhält man den verbesserten Cours und dieses ist allgemein was man in der Seesprache darunter versteht, allein es sollte eigentlich noch hiebey Rücksicht auf die Ströme in der See, auf die Deiningen und auf das Gieren und Arbeiten des Schiffs genommen werden. Der völlig verbesserte oder rechte Cours kann aber nur allein derjenige genannt werden, der durch eine Beobachtung der Breite berichtiget worden ist.

Koppel-COURS.

Holl. Koppel-Koers.
Dän. Kobbel-Cours.
Schw. Kopplad Cours.
Engl. Compound Course, or a Traverse.
Franz. Route compliquée.
Ital. Cammino composto da diversi rombi.
Span. Derrota compuesta.
Port. Derrota composta.

Hies-

Hierunter versteht man mehrere verbesserte Coursen, die ein Schiff in einem Etmal, um von einem Orte zum andern zu kommen, gemacht hat, und aus denen zusammen genommen man den General-Cours berechnet, oder denjenigen den das Schiff hätte segeln müssen um mit einem einzigen Cours nach dem andern Ort zu gelangen,

General-COURS.

Holl. Generale-Koers.
Dän. Generale Cours.
Schw. General Cours.
Engl. The direct Course.
Franz. Route droite, ou reduite.
Ital. Rombo ridotto, o rombo del dritto cammino.
Span. Rumbo directo de una derrota compuesta.
Port. Rumo direito de huma derrota composta.

f. Die Erklärung unter Koppel Cours.

Dwars-COURS.

Holl. Dwars-Koers.
Dän. Mellem Cours, eller Coursen' som ligger imellem de 4 Hoved-Stræger.
Schw. Coursen som ligger emellan de fyra Hufvudstreken eller Wäderstreken.
Engl. Rhumb ;or Course after a Rhumbline.
Franz. Route loxodromique.
Ital. Rombo lossodromico.
Span. Rumbo obliquo, ó loxodromico.
Port. Rumo obliquo ou loxodromico.

So nennt nennt man jeden Kompasstrich der sich zwischen den vier Cardinalpuncten befindet. Ein Schiff also, welches einen Dwars-Cours steuert, beschreibt jederzeit eine loxodromische Linie, f. Loxodromische Linie.

Gegifste COURS.

Holl. De gegifte Koers.
Dän. Giffede Cours.
Schw. Giffade Cours.
Engl. Course found by dead reekoning.
Franz. Route estimée.
Ital. Rombo stimato.
Span. Rumbo estimado.
Port. Rumo estimado.

Der Cours der noch nicht durch eine Beobachtung der Breite verbessert worden ist. Der behaltene Cours ist also noch jederzeit ein gegifster Cours, weil solcher wegen unbekannter Ströme in der See und durch das Arbeiten und Gieren des Schiffs, das man alles nicht genau berechnen kann, noch von dem wahren, der allein durch Beobachtung gefunden wird, verschieden ist. Der Unterschied zwischen dem gegifsten und den durch die Beobachtung der Breite gefundenen Cours, heisst die Misgiffing des Courses, f. Giffing und Misgiffing.

Wan-COURS.

Holl. Wan-Koers.
Dän. Afvigelse fra Coursen.
Schw. Afwikning ifrån rätta Coursen.
Engl. A deviation from rhe right course.
Franz. Fausse route.
Ital. Falso rombo, deviamento dal rombo.
Span. Falso rumbo, desvio del rumbo que se llevava.
Port. Rumo falso ou desvio do rumo que se levava.

Ein unrechter Cours den das Schiff aus Irrthum oder Unwissenheit des Steuermanns macht und durch den folglich die Reise verlängert wird.

Seinen COURS nach England &c. richten.

Holl. Den Koers naar Engeland stellen, naar Engeland toe zeilen.
Dän. Stille sin Cours mod England.
Schw. Styra sin Cours mot England.
Engl. To stand on the course to England.
Franz. Prendre son cours vers l'Angleterre.
Ital. Prendere suo rombo verso l'Inghilterra.
Span. Tomar su rumbo para Inglaterra.
Port. Tomar seu rumo para Inglaterra.

Man sagt von einem Schiffe, dass es seinen Cours nach einem Ort gerichtet hat, wenn es seinen Weg gerade dahin nimmt, oder dem Kompasstrich folgt, der dahin führt.

COURS halten.

Holl. Koers houden.
Dän. Holde Courſen, ſejle en lige Cours.
Schw. Styra Courſen.
Engl. To ſtand upon the courſe.
Franz. Porter à route, faire droite route, aller à route.
Ital. Governare al rombo.
Span. Governar al rumbo.
Port. Governar ao rumo.

Gerade in dem Cours bleiben, der nach dem Ort wohin man ſegeln will, führt. Es heiſst auch zuweilen ſoviel als in dieſen Cours wieder zurück kommen, wenn man davon eine Zeitlang abgewichen geweſen iſt.

Haltet oder ſteurt euren COURS, bleibt in eurem COURS.

Holl. Hou uw Koers!
Dän. Holde Courſen!
Schw. Hålla Courſen!
Engl. Steer the Courſe!
Franz. A la route!
Ital. Al rombo!
Span. Gobierna al rumbo!
Port. Governa ao rumo!

Der Befehl an diejenigen welche das Steuer regieren, in dem Cours zu bleiben der ihnen zu ſteuern angegeben worden.

Den COURS angeben, ſtellen.

Holl. De Koers aangeben, ſtellen, de Weg wyzen, Streeken doen zetten of veranderen.
Dän. At ſtille Courſen.
Schw. Gifva eller ſtälla Courſen.
Engl. To ſhape the Courſe.
Franz. Commander la route, donner la route (*auf der Galeere*, Donner la proue.)
Ital. Dar il rombo.
Span. Dar el rumbo.
Port. Dar o rumo.

Denjenigen, die das Steuer regieren, den Cours den das Schiff halten ſoll, vorſchreiben. Es iſt dieſes das Amt der Steuerleute. Bey einer Flotte giebt das Admiralſchiff den Cours an.

Seinen COURS verfolgen.

Holl. Zyn Koers vervolgen.
Dän. Sette Courſen fort.
Schw. Fortſätta eller följa ſin Cours.
Engl. To make the ſame courſe.
Franz. Continuer ſa route.
Ital. Continuare ſuo rombo.
Span. Continuar ſu rumbo.
Port. Continuar ſeu rumo.

Denſelben Cours weiter fortſetzen, den man angefangen hat zu ſegeln.

Den COURS bey dem Winde nehmen.

Holl. Zyn Koers by de Wind neemen.
Dän. Styre bi de Vind.
Schw. Styra bi de Vind.
Engl. To ſail with a ſcant wind.
Franz. Aller à la bouline.
Ital. Andare alla bolina.
Span. Andar a la bolina.
Port. Andar a bolina.

Anfangen bey dem Winde zu ſegeln, nachdem man vorher einen andern Weg geſteuert hat.

CU.

(NB. Was man nicht unter Cu findet ſuche man unter Ku.)

CUBICULATA.

Gewiſſe Fahrzeuge bey den Alten.

CUCURBITA.

Eine Art Fiſcherſchuten bey den Alten.

CULMINATION, lat. Culminatio, Mediatio, Tranſitus per meridianum.

Der Durchgang eines Geſtirns durch den Meridian oder Mittagskreis. Man ſagt von den Geſtirnen, welche bey ihrem täglichen Umlaufe eben durch den Mittagskreis gehen, daſs ſie culminiren,

miniren, weil sie zu eben dieser Zeit ihre gröfste Höhe (*lat.* Culmen) erreichen, indem der Tagbogen eines jeden Gestirns von dem Mittagskreise in seinem höchsten Punct durchschnitten wird, s. Mittagshöhe der Sonne.

CUMBA.

Bedeutete nach etlichen Schriftstellern der Top oder das äusserste Ende des Mastes, und auch das oberste des Schiffs; nach andern soll es auch eine Art Boot gewesen seyn.

CUNEI, s. Cheleusmata.

CUNEUS oder Rostrum.

So hiefs bey den Römern diejenige Schlachtordnung in welcher die Schiffe die Figur > ausmachten.

CURINA, s. Corina.

CUSTODES navis, griechisch Diopoi, Nauphulakes.

Scheint bey den Alten ein Lootse bedeutet zu haben oder ein Schiffs-Officier der dahin zu sehen hatte, dafs die Schiffe nicht auf Untiefen geriethen, oder auf irgend eine Art Gefahr liefen beschädigt zu werden. Es wird daher oft von ihnen gesagt, dafs sie sonderlich zur Nachtzeit die Tiefe des Meers mit langen Stangen untersucht, und den Lauf der Schiffe angeordnet haben.

CYBEA.

Der Name eines Fahrzeugs dessen Cicero erwähnt.

CYDALI oder CYDARI.

Gewisse Fahrzeuge bey den Alten.

CYGITES, s. Zygites.

CYMBA.

Ein gewisses Fahrzeug bey den Alten.

HAMBURG,

gedruckt von Conrad Müller.

D.

DAAL, PUMPENDAAL.

Holl. Daal van de Pomp.
Dän. Pomperende, Pompedæle eller Pompedale.
Schw. Pump-ränna, Dala.
Engl. Pump dale.
Franz. Dale de pompe.
Ital. Dala.
Span. Adala ó dala.
Port. Dala.

Eine hölzerne Röhre, (Fig. 551. J. J.) wodurch das Wasser von der Pumpe aus dem Schiff geführt wird. Es befindet sich nämlich auf dem Deck eine Back oder ein hölzerner Kasten, (Fig. 550. A.) in welchen die Pumpen das Wasser giessen, welches alsdann durch die Daalen, (B.) die mit dieser Back in Verbindung stehn, aus dem Schiff läuft. Kauffahrer haben selten Daalen, sondern bedienen sich gewöhnlich nur einer Rinne oder Pumpenguss. Auf Fleuten und alten holländischen Fahrzeugen sind die Daalen unter dem Deck angebracht, indem in dem Pumpenback ein Loch durch das Deck gebohrt ist, wodurch das Wasser in den Daal läuft.

DAG oder DAGGE.

Holl. Dag of Dagge.
Dän. Dag, Tamp eller Toug-Ende.
Schw. Dagg.
Engl. A rope's end for punishment.
Franz. Dague de prévôt.
Ital. Una sagola a punire i marinari.
Span. Un rebenque para azotar los marineros.
Port. Chicote com que se castigaõ os marinheiros.

Ein Ende von einem Tau, dessen sich der Profos bedient, das Volk zu strafen. Der Verbrecher wird dabey gewöhnlich an eine Kanone oder auch an das Gangspill gebunden.

Durch die DAGGEN laufen.

Holl. Door de Daggen loopen.
Dän. Löbe Spitsrod paa Skibet.
Schw. Löpa spö eller gatulopp. på Skepp.
Engl. To run the Gauntlope or Gauntlet.
Franz. Courre la bouline.
Ital. Correre per la bacchetta.
Span. Correr por la baqueta.
Port. Correr por a vaqueta.

Bedeutet auf Schiffen eben dieselbe Strafe, die man beym Militair Spitsruthenlaufen nennt, und geschiehet auf eben dieselbe Weise.

DAGGERBOOT, s. Doggerboot.

DAKTILIOI.

So hiessen bey den Alten an den Seiten der Häfen befindliche Steine, die durchbohrt waren, und woran die Schiffe mit Tauen befestiget wurden.

DAMLOPER.

Holl. Damloper.
Dän. En Damloper, Et Slags Skibe i Holland at sejle i Kanalene med.
Schw. Et slags båt i Holland at segla i Kanalerna med.
Engl. A vessel navigated in the canals of Holland.
Franz. Damelopre.
Ital. Un piccolo bastimento usato nei canali d'Hollanda.
Span. Embarcacion pequeña en los canales de Hollanda.
Port. Embarcaçaõ pequena Hollandeza em que se navega pelos rios.

Ein Fahrzeug mit einem Deck, das in Nordholland auf den Kanälen gebraucht wird. Es ist eigentlich ein Fährschiff, das täglich von Sardam und andern Orten nach Amsterdam geht.

Es hat ungefähr funfzig Fuſs Länge und führt Schwerdter. Es iſt ein guter Segler, und alle Fahrzeuge, die demſelben begegnen, müſſen ausweichen.

DAMPFHEBUNG oder DAMPHEFFING, ſ. Refraction.

DANNENHOLZ, ſ. Tannenholz.

DAUM.

Holl. Duim.
Dän. Tomme.
Schw. Tum eller Tumme.
Engl. Inch.
Franz. Pouce.
Ital. Pollice.
Span. Pulgada.
Port. Pollegada.

Bedeutet in der Seeſprache ſo viel, als die Länge eines Zolls.

Die DAUMEN, ſ. Ruderhaken.

DAUMLINGE, ſ. Fingerlinge.

DAUMKRAFT.

Holl. Dommekragt.
Dän. Dommekraft eller Donkraft.
Schw. Domkraft.
Engl. Hand-ſcrew, Jack.
Franz. Cric.
Ital. Crico.
Span. Gato, Liron.
Port. Carlequim.

Eine bekannte und bey der Marine ſehr nützliche Maſchine. (Fig. 572.) Sie beſteht aus einer gezähnten Stange, welche man den Staven nennt, und die Zähne daran, die Kammen. Die Stange wird durch ein Rad und zwey Getriebe in Bewegung geſetzt, und ein einziger Mann iſt, wenn des vortheilhaften Mechanismus, im Stande, eine Laſt von 4 bis 5000 ℔ zu heben. Man bedient ſich dieſes Werkzeuges auf Schiffen, um Wolle, Lumpen und ähnliche Theile der Ladung zuſammen zu ſchrauben, damit ſie weniger Platz einnehmen, auch werden die Planken damit an die Innhölzer geſchroben, und die Kanonen auf ihre Raperten gelegt und wieder von denſelben genommen. Auf dem Lande iſt dieſe Maſchine ebenfalls unter dem Namen Daumkraft und Wagenwinde bekannt.

DAUMSTOCK, ſ. Zollſtock.

Das Schiff DAVERT.

Holl. Het Schip davert.
Dän. Skibet arbeider.
Schw. Skeppet arbetar mycket
Engl. The ſhip labours violently.
Franz. Le vaiſſeau ſe tourmente.
Ital. Il baſtimento travaglia.
Span. El navio trabaja ó balancea mucho.
Port. O navio traballia.

Wird von einem Schiffe geſagt, daſs bey Stürzſeen ſchwer ſchlingert und arbeitet.

DAVID, ſ. taube Jütte.

DECK.

Holl. Dek.
Dän. Dæk.
Schw. Däck.
Engl. Deck.
Franz. Pont. (*In der Levante* Couverte.)
Ital. Coperta.
Span. Cubierta.
Port. Cuberta.

Unter Decke oder Verdecke verſteht man die Boden eines Schiffs, welche die verſchiedenen Etagen deſſelben bilden.

Kriegsſchiffe vom erſten Range haben drey Verdecke, auſſer der Kuhbrücke, der Back, Schanze und Hütte; leichtere Kriegsſchiffe haben zwey Decke, und Fregatten gewöhnlich nur ein; aber unter dieſem eine Kuhbrücke, und oben eine Back und Schanze.

Die Decke müſſen in der Mitte etwas erhabner ſeyn, als an den Seiten, oder eine Aufbugt haben, theils damit der Ablauf des Waſſers durch die Speigaten befördert werde, theils aber auch, um den Zurücklauf der Kanonen zu vermindern, und ſolche leichter wieder an Bord zu bringen. Die obern Decke inſonderheit ſind auch vorne und hinten erhabner, als in der Mitte, und dieſe Erhöhung wird der Spring der Decken genannt.

Auf Kriegsſchiffen dienen die Kanonen zu tragen, und auf Kauffahrern werden zwiſchen dieſelben die Güter geſtauet.

Die Decke beſtehn aus Deckplanken, Scheerſtöcken, Leibhölzern, Waſſergangen, Balken, Rippen,

Rippen, Balkfüllings oder Klameien, Knien und Balkweger. Von der so wichtigen Verbindung der Decke mit den Seiten des Schiffs werden wir unter dem Artikel Schiffbau umständlicher reden. Man sehe auch die folgenden Artikel.

Das erste oder unterste DECK.

Holl. Het onderste Dek.
Dän. Förste eller underste Dæk.
Schw. Underdäck.
Engl. The lower gun-deck.
Franz. Premier pont.
Ital. Prima coperta.
Span. Primera cubierta, cubierta principal, cubierta de la bodega.
Port. Primeira cuberta.

Dieses Deck ist das stärkste, und nach der Form des Schiffs das breiteste von allen. Eben so ist das zweyte Deck wieder stärker, als das obere; und dieses wieder stärker, als das Deck der Back und Schanze. Das unterste Deck führt das schwerste Geschütz, und die Back und Schanze das leichteste.

Das zweyte DECK.

Holl. Het tweede Dek.
Dän. Mellemste Dæk paa en Tredækker.
Schw. Mellan Däck på tredäckare eller öfra på tvådäckare.
Engl. The upper deck of a ship with two decks or the middle deck of a ship with three decks.
Franz. Second pont.
Ital. Seconda coperta.
Span. Segonda cubierta.
Port. Segunda cuberta.

Ist entweder das mittelste Deck eines Dreydeckers, oder auch das oberste eines Zweydeckers. Es befindet sich über dem ersten oder untersten Deck.

Das dritte DECK.

Holl. Het bovenste Dek, het Boevenet.
Dän. överste Dæk.
Schw. öfra Däck.
Engl. Upper deck.
Franz. Troisième pont.
Ital. Terza coperta.
Span. Tercera cubierta.
Port. Terceira cuberta.

Das oberste Deck eines Dreydeckers.

Das Zwischen-DECK.

Holl. Tusschen Deck.
Dän. Imellem-Dæk.
Schw. Mellandäck.
Engl. Betweendecks.
Franz. Entrepont.
Ital. Corridore.
Span. Entrepuente.
Port. Entre cubertas.

Der Raum zwischen zwey Decken eines Schiffs. Ein Zweydecker hat daher nur ein einziges Zwischendeck; hingegen hat ein Dreydecker zwey.

Ein glattes DECK.

Holl. Glad Dek.
Dän. Glat Dæk.
Schw. Glatt Däck.
Engl. A eck flush fore and aft.
Franz. Pont entier.
Ital. Coperta intera.
Span. Cubierta de punta al oreja.
Port. Cuberta corrida.

Wird von einem Deck gesagt, dessen Planken vom Vor- bis zum Hintersteven ununterbrochen fortgehen, wie solches gewöhnlich auf Kauffahrern der Fall ist.

Ein gebrochenes DECK.

Holl. Een Dek open in't midden.
Dän. Aabent Dæk.
Schw. Et öpet Däck.
Engl. A deck open in the middle.
Franz. Pont coupé.
Ital. Coperta aperta nel medio.
Span. Cubierta abierta en el medio.
Port. Cuberta aberta no meyo.

Wird von einem Deck gesagt, das in der Mitte offen ist, oder dessen Planken nicht ununterbrochen vom Vor- bis zum Hintersteven fortlaufen. Es ist also das Gegentheil von einem glatten Deck. Gewöhnlich haben kleine Fahrzeuge nur ein gebrochenes Deck.

Wenn ein Schiff vom Vorsteven bis an den grossen Mast ein glattes Deck hat, und vom grossen Mast bis hinten ein so genanntes Halbdeck, so sagt man ebenfalls von demselben, dass es ein gebrochenes Deck führt.

Loses DECK.

Holl. En los Dek.
Dän. Lös Dæk.
Schw. Lös Däck.
Engl. Preventer-deck or loose deck of a boat.
Franz. Pont levis.
Ital. Coperta levatoja.
Span. Cubierta levadiza.
Port. Cuberta levadiça.

Ist nur auf kleinen Fahrzeugen gebräuchlich, um solche vor Ueberschlagen des Wassers und vor Regen zu beschützen. Es ist in dieser Absicht in der Mitte des Fahrzeugs von vorne nach hinten eine Latte befestigt, auf welche an beyden Seiten kurze Bretter gelegt werden, die dicht an einander schliessen. Das eine Ende dieser Bretter ruhet nämlich auf der Latte, und das andere auf eine ähnliche an der Seite des Schiffs, so dass diese Bretter oder Luken eine Art Dach formiren.

Auch haben grössere Kauffahrer zuweilen ein loses Zwischendeck. Das heisst, es liegen auf den Balken des Zwischendecks der Länge des Schiffs nach nur etliche Planken. Doch ist solches gewöhnlich bey dem grossen Mast, wo sich das Logis des Volks befindet, ganz dicht, und das lose Zwischendeck geht eigentlich nur vom grossen, bis zum Fockmast.

Man sagt von einem Schiffe, dass es zwischendecks sehr hol, oder dass das Zwischendeck tief verbunden ist, wenn solches eine ansehnliche Höhe oder Tiefe hat; hingegen bedeutet flach Zwischendeck das Gegentheil.

Halb-DECK.

Holl. Half Dek.
Dän. Half Dækket, Skandsen.
Schw. Half Däck.
Engl. Quarter-deck.
Franz. Demi pont.
Ital. Cassaro.
Span. Alcazar.
Port. Tolda.

So nennt man auf Schiffen mit einem Deck ein Stockwerk hinten, das über dem Deck liegt, und nicht durch die ganze Länge des Schiffs geht. Der hinterste Theil dieses Halbdecks dient zur Kajüte, und der vordere, welcher von derselben durch ein Schott getrennt ist, zum Volkslogis. Letzterer wird der Banjer genannt.

Man versteht auch unter Halbdecke die Back und Schanze eines Schiffs, gewöhnlich aber nur die Schanze allein. Von allem, was sich unter dem Deck der Schanze befindet, sagt man, es ist in der Schanze; aber von dem, was sich auf dem Deck der Schanze, bis an die Hütte befindet, es ist auf dem Halbdeck. Ebenfalls: lauft unten in die Schanze! lauft oben aufs Halbdeck!

Ein DECK von Tauen.

Holl. En Dek van Touwen.
Dän. Et Dæk af Toug.
Schw. Et Däck af Tåg.
Engl. A sort of netting to cover a ship's waist and prevent the impression of boarders.
Franz. Pont de cordage.
Ital. Coperta di corde.
Span. Cubierta de cabos.
Port. Cuberta de cabos.

Ein Gewebe von Tauen, das von der Back nach der Schanze und von einer Laufplanke zur andern über die Kuhl gespannt wird, um sich gegen den Feind zu vertheidigen, der das Schiff entern will. Es wird derselbe nämlich von dem, unter diesem Deck befindlichen Volk erschossen, und mit Spiessen tod gestochen. Gewöhnlich bedienen sich aber nur Kauffahrer dieser List.

Ein Fahrzeug mit einem DECK.

Holl. Een Vaartuig met een Dek.
Dän. Et Fartöj forsynet med Dæk.
Schw. Et Fartyg med Däck.
Engl. A vessel furnished with a deck.
Franz. Batiment ponté.
Ital. Bastimento coperto.
Span. Embarcacion cubierta.
Port. Embarcaçaõ cuberta.

Ein Fahrzeug ohne DECK, s. Offenes Fahrzeug.

Sonnen-DECK oder Sonnenzelt.

Holl. Zonnedek.
Dän. Sundække, Soeltælt.
Schw. Sundäck.
Engl. Awning.
Franz. Tente.

Ital.

Ital. Tenda.
Span. Carroza.
Port. Tugupar.

Eine Decke von Segeltuch, die bey heiſſem Wetter über die Hütte und Schanze, oder auch über einen gröſſern Theil des Schiffs geſpannt wird, um das Volk und auch das Schiff ſelbſt für die Hitze zu ſchützen. An die obere Seite dieſer Decke iſt ein Hahnpoot mit einem einfachen Tau befeſtigt; letzteres wird der Aufholer des Sonnendecks genannt, und fährt oben am Maſt irgendwo um einen Block wieder nach dem Schiff hinunter, ſo daſs die Decke dadurch wie ein Zelt aufgeholt werden kann. Damit dieſe Decke auch an den Seiten Haltung habe, ſo iſt an jeder Seite des Schiffs längſt den Wanten ein Leiter befindlich, wovon die Enden an die Wandtauen befeſtigt werden. Auf dieſem Leiter kann das Sonnenzelt vermittelſt Lägel oder Ringe vorwärts und rückwärts gezogen werden. Das Tau, womit daſſelbe vorwärts oder vom Hintertheil nach dem Vordertheil des Schiffs geholt wird, heiſst daher der Ausholer des Sonnenzelt; dasjenige aber, womit man es längſt dem Leiter zurück zieht, der Einholer des Sonnenzelts. Galeeren haben ein Sonnenzelt, das beynahe die ganze Galeere bedeckt, auch ſind gewöhnlich Böte und Schlupen damit verſehen.

Das Sonnen-DECK eines Boots oder einer Schlupe.

Holl. Zonnedek van een Boot.
Dän. Sundække paa Baaden.
Schw. Sundäck på Båten.
Engl. Awning of a boat.
Franz. Tente de chaloupe & de canot, tente de nage.
Ital. Tenda della lancia.
Span. Carroza de la lancha, del bote.
Port. Tugupar da lancha.

ſ. die vorhergehende Erklärung.

Ein Zwey-DECKER.

Holl. Tweedecker.
Dän. En Todækker.
Schw. Tvädäckare.
Engl. A ship with two decks.
Franz. Vaiſſeau à deux ponts.
Ital. Nave di due ponti.
Span. Navio de dos puentes.
Port. Navio de duas cubertas.

Ein Schiff, welches zwey Decke hat.

Ein Drey-DECKER.

Holl. Driedekker.
Dän. Tredækker.
Schw. Tredäckare.
Engl. A ship with three decks.
Franz. Vaiſſeau à trois ponts.
Ital. Nave di tre ponti.
Span. Navio de tres puentes.
Port. Navio de tres cubertas.

Ein Schiff, welches drey Decke hat. Nur die ſchwerſten Kriegsſchiffe haben drey Decke.

DECKPLANKEN.

Holl. Dekplanken.
Dän. Dækplanker.
Schw. Däckplankor.
Engl. Dekplanks.
Franz. Bordages des ponts.
Ital. Tavole di coperta.
Span. Tablas de las cubiertas.
Port. Aſſoalhado das cubertas.

Die Planken, (Fig. 347. L L.) womit das Deck belegt wird. Es haben ſolche gewöhnlich den vierten Theil von der Dicke der Deckbalken. Auſſer dieſen gewöhnlichen Planken iſt das Deck auch noch durch die Scheerſtöcke (K K) und Leibhölzer verbunden, deren Dicke aber der dritte Theil von der Dicke der Deckbalken iſt.

DECKSCHWABBER.

Holl. Dekſwabber, Groot-Stag-Zeil.
Dän. Store Stag-Sejl.
Schw. Stora Stag-Segel.
Engl. Main ſtay-ſail.
Franz. Grande voile d'etay.
Ital. Vela di ſtraggio di maeſtra.
Span. Vela del eſtay mayor.
Port. Vela do eſtay grande.

Ein Beyname des groſſen Stagſegels, eben ſo wird auch das Beſahnſtagſegel der Aap genannt.

DECKSTÜTZEN, ſ. Stützen.

DECKWORPEN, DECKWRANGEN.

Holl. Dekworpen.
Dän. Dækwarperne.

Schw. Däckvarporna.
Engl. The deck-tranfoms.
Franz. Barres d'arcaffe, Barre du premier & du fecond pont.
Ital. Gue.
Span. Yugos de las cubiertas.
Port. Gios.

Man findet die Erklärung davon unter Worpen und Wrangen.

DEICH.

Holl. Dyk.
Dän. En Dige.
Schw. Dike eller Dam.
Engl. Pier of earth.
Franz. Digue.
Ital. Argine, diga.
Span. Dique.
Port. Dique.

Ein Damm am Ufer der Flüffe und Seen, um das niedrig liegende Land vor Ueberfchwemmungen zu fichern.

DEINING.

Holl. Deining.
Dän. En fvær Söegang.
Schw. Svår Siögång
Engl. Swell of the fea.
Franz. Mer houleufe.
Ital. Mare agitato, mare di leva.
Span. Mar de leva.
Port. Mar banzeiro.

Eine heftige Bewegung der See, die nach fchweren Winden noch etliche Tage fortdauert, und felbft, wenn der Wind fich fchon verändert hat, noch diefelbe Richtung behält. Ein Schiff, welches z. E. mit Oftwind durch den Kanal ins atlantifche Meer fegelt, kann dafelbft bey eben diefem Winde noch eine Deining aus Süden haben, wenn es nämlich nicht lange vorher fchwer aus diefer Himmelsgegend geweht hat. Unter Deining verfteht man auch zuweilen die Brandung.

DEINING, f. Brandung.

DEINSEN oder DEISEN, hinten aus Deifen, aufs Gat DEISEN.

Holl. Agter uit, of op zyn Gat deifen, over het Stuur dryven.
Dän. Deyfe agter ud.
Schw. Deifa, deifa achter ut.
Engl. To go aftern, to fall aftern, to have ftern-way.
Franz. Culer.
Ital. Rinculare.
Span. Ir atras.
Port. Cahir a re, hir para traz.

Man fagt von einem Schiff, dafs es deifet, wenn es rückwärts geht. Sobald der gröfste Theil der Segel eines Schiffs back gelegt ift, mufs es deifen. Das Boot fängt an zu deifen, wenn die Riemen geftrichen werden.

DEISIG Wetter, f. Miftig Wetter.

DEISSEL.

Holl. Diffel.
Dän. Diffel.
Schw. Skarf-yxa.
Engl. Adz.
Franz. Herminette ou Erminette.
Ital. Afcia.
Span. Suela.
Port. Enxó.

Ein eifernes Werkzeug der Zimmerleute, (Fig. 111.) die Flächen des Holzes eben zu hauen. Es hat einen drey Fufs langen hölzernen Stiel, und unterfcheidet fich von einem Beil darinn, dafs die Schneide deffelben nicht parallel, fondern perpendicular mit dem Stiel ift. Der Zimmermann fteht mit den Füffen auf der Fläche des Holzes, die er bearbeiten will, und behauet die unebnen Stellen, welche ihm zuerft vor Augen kommen. Der hole Deiffel (Fig. 112.) ift eben fo geftaltet, nur dafs deffen Schneide einen holen oder concaven Ausfchnitt hat. Mit derfelben werden convexe Flächen behauet.

Hol-DEISSEL.

Holl. Een holle Diffel.
Dän. En hul Diffel.
Schw. Ihålig Skarf-yxa.
Engl. Hollow adz
Franz. Herminette courbe.
Ital. Afcia curva.

Span.

Span. Hachada.
Port. Enxó curva.

ſ. die vorhergehende Erklärung unter Deiſſel.

Brech-DEISSEL.

Ein ſchwerer Deiſſel, womit gedeiſſelt und zugleich gebrochen wird.

DEISSELN.

Holl. Diſſelen.
Dän. Diſſele eller arbejde med en Diſſel.
Schw. Arbeta eller hugga med Skarf-yxan.
Engl. To dub.
Franz. Travailler avec la herminette.
Ital. Travagliare colla aſcia.
Span. Trabajar con la ſuela.
Port. Trabâlhar com hua enxó.

Das Holz mit der Deiſſel behauen, ſ. Deiſſel.

DELPHINE einer Kanone, ſ. Handhaben.

DELPHIN.

War bey den Alten ein ſchweres Stück Eiſen, das die Geſtalt eines Delphins hatte, und an den Raaen hing. Man ließ ſolches auf das feindliche Schiff herabfallen, um es zu zerſchmettern. Schiffe, welche dieſe Maſchine führten, wurden daher *Delphinophoroi* genannt.

DEMPGORDINGEN, ſ. Gordingen.

DEUTEL.

Holl. Deutelen of Dreutelen.
Dän. Dödeler.
Schw. Döteler.
Engl. Wedges which are driven into the end of a tree nail, to ſwell it.
Franz. Epites.
Ital. Conj di legno a mettere nelle teſte delle caviglie.
Span. Cuños.
Port. Cunhos das cavilhas de pao.

Kleine viereckigte ſpitze Keile von eichen Holz, welche in die Köpfe der hölzernen Schiffsnagel getrieben werden, damit ſie durchaus feſt ſchlieſſen, und das Waſſer auf keine Weiſe bey den Seiten der Nagel durchdringen kann. Um die Deutel deſto leichter einzutreiben, ſchlägt man vorher mit einem 9 bis 12 Zoll langen Eiſen, welches eben dieſelbe Geſtalt des Deutels hat, ein Loch in den Kopf des Nagels, in welches alsdann der Deutel geſteckt und weiter eingeſchlagen wird. Das Eiſen ſelbſt nennt man das Deuteleiſen.

DEUTELEISEN.

Holl. Deutel Yzer.
Dän. Dödel-Jern.
Schw. Dötel-järn.
Engl. A Kind of iron wedge to open the head of the three-nails in order to put in them small wooden wedges.
Franz. Epitoir.
Ital. Ferro per aprire le caviglie per mettervi i conj.
Span. Hierro que uſan los carpinteros para abrir las cabezas de las cabillas.
Port. Ferro para abrir as cabeças das cavilhas para meter as cunhas.

ſ. die Erklärunug unter Deutel.

DIANA.

Holl. De Dag-waake of Diana.
Dän. Dagvagt.
Schw. Dagvakt.
Engl. Day-watch.
Franz. Dianne.
Ital. Diana.
Span. Diana.
Port. Diana.

So wird auch zuweilen auf Kriegsſchiffen die Tag-Wache genannt; doch iſt das Wort eigentlich nur in den vier letzten Sprachen gebräuchlich.

Die DIANA ſchlagen.

Holl. De Dag-waake of de Diana ſlaan.
Dän. Slaae Reveille.
Schw. Slå Reveille.
Engl. To beat a reveille on the drum, as at day-break.
Franz. Battre à Diane.
Ital. Battere la Diana.
Span. Tocar la Diana.
Port. Tocar a Diana.

Heiſst auf Kriegsſchiffen ſoviel, als beym Anbruch des Tages die Trommel rühren, oder die Reveille ſchlagen, ſobald ſolches geſchehen iſt, wird von dem Admiralſchiff eine Kanone abgefeuert, welcher Schuſs der Morgenſchuſs genannt wird. Nachdem derſelbe gehört worden, können alle Schiffe wieder ohne Parole paſſiren.

Ein

Ein DICHTES Schiff.

Holl. Een digt Schip.
Dän. Digt Skib.
Schw. Tät Skepp.
Engl. A tight ſhip.
Franz. Vaiſſeau étanche.
Ital. Baſtimento ſolido.
Span. Navio eſtanco.
Port. Navio eſtanco.

Ein Schiff, das keine Lecken hat, ſondern allenthalben waſſerdicht iſt. Das Wort ſteht im Gegenſatz von leck Schiff.

Ein oben DICHTES Fahrzeug, ſ. Fahrzeug mit einem DECK.

DICHT beym Winde ſegeln, ſ. dicht BEYM Winde ſegeln.

Die Beſahn DICHT holen, oder aufs Gat ſetzen.

Holl. De Bezaan digt haalen, op't Gat zetten.
Dän. Hale Meſan Skiödet til.
Schw. Hala an Meſan-Skoten.
Engl. To haul the mizen sheets cloſe aft.
Franz. Border l'artimon.
Ital. Cazzare la mezzana a beſare.
Span. Cazar la meſana a beſar.
Port. Caſar a mezena a beijar.

Die Beſahn-Schoote ſo ſteif, wie möglich, anholen. Wenn dieſes bey dem Fockſegel geſchiehet, ſo nennt man ſolches die Fock ſellen; bey dem groſſen Segel, die Schooten dicht anholen oder aufs Gat ſetzen. Eben ſo werden die Halſen aufs Gat geſetzt, wenn ſie völlig angeholt, und die Ecke des Segels, woran der Hals beſeſtigt iſt, dicht an das Halsgat gebracht wird. Von Marsſegeln ſagt man, ſie werden vorgeholt, weil ihre Schooten durch Blöcke fahren.

DICHTEISEN, ſ. Kalfateiſen.

DICHTEN, die Nathen DICHTEN.

Holl. Breeuwen, Kalefaaten, digt maaken.
Dän. At calfatere, at digte Naaderne.
Schw. Digta.
Engl. To caulk the ſeams.
Franz. Calfater les coutures.
Ital. Calſatare gli incomenti.
Span. Calafatear las coſturas.
Port. Calafatar as coſturas.

Ein inſonderheit beym Kahnbauer gebräuchliches Wort für kalfaten, ſ. Kalfaten.

DICHTHAMMER (beym Kahnbauer), ſ. Kalfathammer.

DICOPON und DICROTUM.

Der Name gewiſſer kleiner Fahrzeuge oder Ruderböte bey den Alten.

DIEBESLATERNE, ſ. Laterne.

DIEHLE.

Holl. Deel.
Dän. Dæle.
Schw. Bräde.
Engl. Small plank.
Franz. Bordage mince.
Ital. Tavola di poca groſſezza.
Span. Tabla poco grueſſa.
Port. Taboinha.

Eine dünne Planke.

DIETARII.

Waren auf den Schiffen der Alten Aufwärter bey der Mahlzeit, oder Bediente, welche das Eſſen vertheilten. Die Bottelier oder diejenigen, welche die Speiſen verwahrten, hieſſen aber *Nauphylaces*.

DIETURCI.

Waren Hafenmeiſter bey den Alten, oder Leute, welche die Aufſicht über die Schiffe hatten, die in einem Hafen lagen.

DIFFERENZ der Latitudo und Longitudo.

Holl. Differenz van de Latitudo en Longitudo.
Dän. Differencen af Latituden og Longituden.
Schw. Difference af Latitud og Longitud.
Engl. Difference of latitude and longitude.

Franz.

Franz. Difference de latitude e de longitude.
Ital. Differenza di latitudine e longitudine.
Span. Diferencia de la latitud y longitud.
Port. Differençia da latitude e longitude.

ſ. Latitudo und Longitudo.

DIOIRIS.

Der Name eines gewiſſen Fahrzeugs bey den Alten.

DIOPOL ſ. Cuſtodes navis.

DIPECHAIKE. ſ. Interſcalmium.

DIRK des Beſahnſegels.

Holl. Dirk.
Dän. Dirken.
Schw. Dirk til Meſans-Spri.
Engl. Peek-haliard of the mizen.
Franz. Martinet d'artimon.
Ital. Gordoniera.
Span. Amantillo de mezana.
Port. Perigalho.

Das Tau (Fig. 286. g.) womit das oberſte Ende der Beſahnruthe oder der Beſahngaffel aufgetoppt wird. Es iſt an der Ruthe oder Gaffel mit einem einfachen Hahnpoot (Fig. 528. g g. und Fig. 286. h.) befeſtigt und fährt am Beſahnmaſt durch einen Block zum Schiff hinunter, woſelbſt es irgendwo feſtgemacht wird. Dieſer Dirk vertritt bey dem Beſahnmaſt die Stelle eines Toppenants. In älteren Zeiten, als das Beſahnſegel noch durchgekaiet wurde, hieſs dieſer Dirk, der Bekajer, der Hahnpoot deſſelben beſtand aber aus mehreren Tauen oder Sprieten. Alle Gaffelſegel haben einen Dirk, der auch der Piek genannt wird. Auch heiſst das Tau womit das Ende des Giekbaums aufgeholt wird, der Dirk.

DIRK eines Gaffelſegels.

Holl. Dirk van een Gaffelzeil.
Dän. Gaffelens Dirk.
Schw. Dirk til en Gaffel.
Engl. Peek-haliard of a gaff.
Franz. Martinet du pic.
Ital. Gordoniera del pico.
Span. Amantillo del pico.
Port. Perigalho da carangueja.

DISPACHE.

Holl. Deſpache.
Dän. Diſpache.
Schw. Diſpache.
Engl. Diſpatch.
Franz. Diſpache.
Ital. Diſpaccio Poliza di Tavola per il danno che deve pagare l'aſſicuratore,
Span. Deſpacho.
Port. Deſpacho.

Die Schätzung oder Berechnung wie viel ein jeder, der Antheil daran hat, zur Erſtattung des erlittenen Seeſchadens und der Haverie eines Schiffs beytragen muſs. In etlichen Seeſtädten, z. E. Kopenhagen, Stockholm, Hamburg, Bremen, &c. iſt zur Berechnung und Aufmachung dieſes Schadens von der Admiralität eine in Handlungs- und Seeſachen erfahrne beeidigte Perſon befindlich, welche der Dispacheur genannt wird. Das Wort kommt vom ſpaniſchen *deſpachar*, abfertigen, her.

In England werden dergleichen Rechnungen oder Diſpachen nur von Notarien und Maklern ohne Beſcheinigung der Admiralität ausgeſtellt, welches Urſache zu vielen Proceſſen giebt. Streitigkeiten werden daſelbſt gewöhnlich durch gute Männer entſchieden.

In Frankreich und auch in Spanien geſchiehet ſolches von dem daſigen Konſulat, welches gewöhnlich aus einem Prior und Konſuln beſteht.

In Italien giebt es die ſogenannten *Cabellas Securitatum*, welches ebenfalls Seegerichte ſind.

In den vereinigten Niederlanden iſt im Jahr 1589 ein Oberadmiralitäts-Collegium angeordnet, aber ſchon 1597 wurde daſſelbe abgeändert und ſtatt deſſen fünf errichtet, wovon drey in Holland, eines in Seeland und eines in Friesland befindlich iſt. Dieſe Admiralitäts-Collegia haben freylich für die Sicherheit zur See und für die ganze Schiffahrt zu ſorgen, indeſs hat die Regierung bey dem groſſen Umfang der Seehandlung ſchon im Jahr 1598 für gut befunden, ein beſonderes Aſſecuranz-Collegium zu Amſterdam niederzuſetzen, zu welchem jährlich drey angeſehene Männer aus dem Rath nebſt einem geſchwornen Schreiber genommen werden. Dieſe haben die Macht und Gewalt die Aſſecuranz- und Seeſachen nach den Rechten zu unterſuchen und zu entſcheiden. Und dergleichen Gerichte ſind in der Folge auch zu Rotterdam und einigen andern Städten angeordnet worden.

DISPACHEUR.

Holl. Dispacheur.
Dän. Dispacheur.
Schw. Dispacheur.
Engl. Judge appointed to decide upon matters of average.
Franz. Dispacheur.
Ital. Judice o diputato per regulare le Averie.
Span. Prior del Consulado, Juez y reglador de las Averias.
Port. Juiz ou regulador das Averias,

ſ. die Erklärung unter Dispache.

DISSEL oder DIESSEL. ſ. Deiſſel.

DISTANZ. ſ. Weite.

DIVISION einer Flotte.

Holl. Afdeeling of Diviſion van een Vloot.
Dän. Diviſion.
Schw. Diviſion.
Engl. Diviſion.
Franz. Diviſion.
Ital. Diviſione.
Span. Diviſion.
Port. Diviſaõ.

ſ. Flotte.

DOBBERS. ſ. Flotten an Fiſchernetzen.

DOCKE, Schiffs-DOCKE.

Holl. Dok.
Dän. Dokke.
Schw. Dåcka.
Engl. Dock
Franz. Baſſin de conſtruction.
Ital. Bacino.
Span. Dique, *bisc.* Bacin.
Port. Dique.

Ein eingemauerter Raum oder ein Behältniſs in einem Hafen oder bey einem Schiffszimmerwerft, welches das Schiff rundherum in der Geſtalt eines Amphitheaters umgiebet und mit Schleuſenthüren verſchloſſen werden kann. Der Hauptzweck dieſer Docken iſt, Schiffe in denſelben auszubeſſern und zu kalfaten. Man bringt nämlich die Schiffe bey hohem Waſſer in die Docken und läſst alsdann das Waſſer wieder heraus, ſo daſs die Schiffe auf dem Trocknen ſtehen. Wenn nachher die Arbeit vollendet iſt, läſst man das Waſſer vermittelſt der Schleuſenthüren wieder hinein, und bringt das Schiff aus der Docke in den Hafen. Man bedient ſich auch der Docken zur Erbauung groſſer Schiffe, weil es bey ſolchen viele Mühe koſtet, ſie vermittelſt eines Schlittens vom Stapel laufen zu laſſen (ſ. Ablaufen), und überdem jederzeit zu ihrem Nachtheil gereicht. Hinter den Schleuſenthüren ſind gewöhnlich auch noch zwey Nuthen für Fallbäume eingehauen, zwiſchen welchen ein Damm ausgefüllt wird, damit die Docke, wenn ſie vom Waſſer wieder entledigt iſt, trocken bleibe. Der Boden einer Docke hat ein Roſtwerk, wie eine Schleuſe, welches mit ſtarken Bohlen vertafelt iſt, und in der Mitte, wo der Kiel des Schiffs zu ſtehen kommt, ſind Queerhölzer befindlich, auf welchen er ruhet, damit der Kiel nicht zu tiefe Eindrücke mache. In ſolchen Hafen, wo Ebbe und Fluth eintritt, pflegt der Dockenboden ein Fuſs höher, als die gewöhnliche Ebbe, zu liegen, daſs man alsdann nicht immer nöthig hat die Docke auszupumpen. Sollte die Fluth aber nicht ſo hoch anlaufen, daſs das Schiff mit der Springfluth in die Docke zu bringen wäre, indem die Kriegsſchiffe von der Linie ledig wol 12 bis 14 Fuſs tief im Waſſer liegen, ſo muſs der innere Raum ſo breit ſeyn, daſs dieſelben wenigſtens mit Lichtern hineingezogen werden können, die nachher wieder herausgeſchafft werden. Allein wo keine Ebbe und Fluth iſt, muſs das Waſſer unumgänglich mit Pumpen herausgeſchöpfet werden, und weil es beſtändig unterwärts wieder eindringt, ſieht man ſich ſogar genöthigt, eine Waſſerkunſt zu unterhalten, die Tag und Nacht mit abwechſelnden Pferden in Bewegung erhalten wird. Zu Kronſtadt, wo ſich eine der vortreflichſten Docken befindet, die von einem Engländer gebauet worden iſt, wird das Waſſer vermittelſt einer Feuermaſchine in kurzer Zeit herausgeſchaft. Die Wände der Docke ſind maſſiv und erweitern ſich. Dieſe Erweiterung iſt eine Folge der Dockenbänke, deren drey bis vier inwendig rings herum laufen, und nicht nur dazu dienen, das Schiff von allen Seiten abzuſteifen, damit es feſt ſtehe, ſondern auch die Baumaterialien und Geräthſchaften bey der Hand zu haben. Dieſe Bänke ſind ziemlich breit und hoch, und daher befinden ſich in denſelben ſteinerne Treppen, auf welchen die Arbeiter von Bank zu Bank herauf und herabſteigen, bis der Bau oder die Reparatur vollendet iſt. Der ganze Endzweck dieſes Baues würde vereitelt werden, wenn das Waſſer aller Orten durch Boden und Wände dringen könnte, dieſe müſſen alſo ſo gut waſſerhaltig ſeyn, als die beſten Schleu-

Schleusen. Sie werden daher, wo möglich, von Quadern gebauet, auf das sorgfältigste zusammengefügt, bekommen hinterwärts noch mehr Kontrefortes, als die Schleusen selbst, und werden mit Kleyerden bestampft.

Die neuerbauten Docken zu Karlscrona und Kronstadt, wovon die erste in einen Fels gesprengt ist, sind unstreitig die musterhaftesten, auch sind die französischen in den Häfen zu Toulon, Brest und Rochefort und nicht minder die englischen merkwürdig. In Spanien, Portugall und Dännemark sind die Docken ebenfalls auf ähnliche Weise eingerichtet. Eine Beschreibung von der Einrichtung und dem Bau der vornehmsten Docken in Frankreich findet man in der *Encycl. methodique Marine* unter dem Titel: *Bassin de construction*; ebenfalls verdienen *Belidor Architecture Hydraulique* und *Thunberg Kunst at bygga under vatn* über diesen Artikel nachgelesen zu werden.

Da dieser Artikel eigentlich zur Wasserbaukunst gehört, so kann ich hier nicht umständlicher davon reden, sondern verschiebe solches zu einer andern Gelegenheit.

DOCKE.

Holl. Kom.
Dän. Det Inderste af en Söe-Havn.
Schw. Den innersta Delen af en Hamn.
Engl. A basin of a port.
Franz. Darsine, Darce, Bassin.
Ital. Darsena.
Span. Darsena.
Port. Darsena.

Der innere Theil eines Hafens oder der Platz desselben wo Schiffe aufgelegt oder in Sicherheit gebracht werden. Gewöhnlich hat derselbe die Gestalt eines Parallelograms und wird des Abends mit einem Baum oder einer Kette verschlossen,

DOCKENBÄNKE.

Holl. Banken in een Dok.
Dän. Dok-Bænke.
Schw. Däck-Bankor.
Engl. The bancs in a dock.
Franz. Les bancs dans un bassin.
Ital. I banchi d'un bacino.
Span. Bancos en un dique.
Port. Bancos em hum dique.

Die an den innern Seiten der Docken zum Schiffbau angebrachten breiten Absätze, Gänge oder Terrassen, so in einigen Reihen rund um die Docke gehen. Sie sind vermittelst Treppen mit einander verbunden. Es ist diese Einrichtung eigentlich eine Erfindung der Franzosen, und es werden dadurch zwey Vortheile erlangt: es dienen nämlich diese Bänke den Zimmerleuten zur Stellasche, und wegen der Amphitheatermäßigen Form der Docke kann sie nicht so viel Wasser enthalten, als wenn die Seiten derselben senkrecht nieder giengen, wodurch denn das Auspumpen weniger kostbar wird.

DOCKEN, ein Schiff DOCKEN.

Holl. Een Schip dokken, of in een Dok brengen.
Dän. At dokke.
Schw. At docka.
Engl. To dock a ship.
Franz. Mettre un vaisseau dans un bassin.
Ital. Mettere una nave in un bacino.
Span. Meter un navio en un bacin ó dique.
Port. Meter hum navio em hum dique.

Ein Schiff in die Docken bringen, um solches auszubessern und zu kalfaten.

DODSHOFDT. s. Doodshoofd.

DOFJES.

Holl. Dofjes.
Dän. Ender af Spiger.
Schw. Spik-ändar eller spik-stumpar.
Engl. Broken spikes to clinch.
Franz. Pointes de cloux.
Ital. Punte di chiodi a ribattere i perni.
Span. Puntas de clavos a rebater los pernos.
Port. Puntas dos cravos para aninar as cavilhas.

Kurze Enden von eisernen Nageln, welche bey den Bolzen eingeschlagen werden, um die Köpfe derselben zu verklinken.

DOFT. s. Duft.

DOGBOOT, Dogger oder Doggerboot.

Holl. Dogger, Dogger-boot, Dog-boot.
Dän. Et Fiskerskib som fisker paa Dogrebanken.

Schw. Doggerbât, holländſk Fiſkarebât.
Engl. A dutch dogger or dogger-boat.
Franz. Dogre, Dogre-bot.
Ital. Una nave uſata dai Olandeſi per la peſcheria de baccalà.
Span. Un barco de que uſan los holandeſes en el banco de Dogre para la peſqueria de bacallao.
Port. Embarcaçaõ hollandez para a peſcaria de bacalhaõ no banco de Dogre.

Ein holländiſches Fiſcherfahrzeug, welches zur Fiſcherey auf dem Doggerſand gebraucht wird. Wenn ein ſolches Fahrzeug das Netz zum Fiſchen ausgeworfen hat, oder auch die Wandhuken, welches eine Linie iſt, woran ſich viele Fiſchangel mit Lockſpeiſe befinden, ſo ſagt man von demſelben, es Doggert oder es liegt zu Doggern.

DOGGERN.

Holl. Doggern.
Dän. Doggre, fiſke i Dogrebaaden.
Schw. Fiſka i Doggerbâten.
Engl. To fiſh in a dogger-boat.
Franz. Pecher dans un dogre.
Ital. Peſcare in una nave chiamata Dogre.
Span. Peſcar en un barco llamado Dogre.
Port. Peſcar em hum barco chamado Dogre.

ſ. die Erklärung unter Dogboot.

DOLLBAUM. ſ. Dullbaum.

DOLLBORD. ſ. Schanddeck eines Boots.

DOLLEN. ſ. Dullen.

DOMINE.

Holl. Domine.
Dän. Skibs-Præſt.
Schw. Skepps-Präſt.
Engl. Chaplain of a ſhip.
Franz. Chapelain.
Ital. Cappellano.
Span. Capellan de un navio.
Port. Capellaõ de hum navio.

So wird auf holländiſchen Kriegsſchiffen der Schiffsprediger genannt.

DOMPBLOCK.

ſ. die Erklärung unter Stapel-Block.

DOMPEN, die Kanone DOMPT.

Holl. Dompen.
Dän. Kanonen ſtöder med Bunden paa Raperten.
Schw. Kanonen ſtötar med Bunden på Raperten.
Engl. Js ſaid when by the rolling motion of a ſhip the muzzle of a cannon works up and down.
Franz. Le canon donne des culées.
Ital. Il cannone dà delle culate.
Span. El cañon eſtá embicando.
Port. O canhaõ eſtá embicando.

Wird von der Kanone geſagt, wenn ſolche durch das Schlingern des Schiffs mit dem Kopf vorüber fällt und mit dem Stoſs wieder auf das Rapert nieder ſchlägt. Um dieſes zu verhüten wird der Kopf der Kanonen mit den ſogenannten Domptauen oder Tromptauen gegen die Seite des Schiffs aufgebunden.

DOMPTAU. ſ. Tromptau.

DONNERBÜCHSE.

Holl. Donder-bus.
Dän. Dundreböſſe.
Schw. Dunderböſs.
Engl. Large piſtol.
Franz. Bombarde.
Ital. Bombarda.
Span. Bombarda.
Port. Bombarda.

Ein ſehr ſchweres und kurzes Stück, deſſen man ſich vormals bediente, und woraus inſonderheit Steine geſchoſſen wurden. Einige nennen es auch Baſiliſk und Paſſevolant. Es gehört mit zu dem erſten Geſchütz nach Erfindung des Schieſspulvers und hat wahrſcheinlich ſeinen Namen von dem ſtarken Knallen bekommen. Jetzt verſteht man unter Donnerbüchſe eine Art Piſtole, die einen weiten Lauf hat, und woraus Schrot geſchoſſen wird.

DOLON.

Scheint auf den Fahrzeugen der Alten eben das Segel geweſen zu ſeyn, welches Galeeren und

und andere lateinische Fahrzeuge jetzt am vordern oder Fockmast führen.

DOODSHOOFDT oder DOODSHOOFDT-BLOCK.

Holl. Doodshoofd of Doodshoofdblok.
Dän. Dokshoved.
Schw. Doddkopp.
Engl. Dead-block.
Franz. Moque.
Ital. Bigota.
Span. Bigota ciega, Bigota de estay.
Port. Sapata ou Tamanca.

Eine Art Block mit einem runden oder auch mit einem länglichten Loch in der Mitte (Fig. 181. und 182. a. b.), der aber keine Scheibe hat Die gröfsten dieser Blöcke (Fig. 181.) werden auch Stagblöcke genannt und dienen dazu, das Stag anzusetzen oder zu spannen. Einer derselben ist nämlich an das Ende des Stagkragens gestroppt und der andere an das Ende des Stags selbst. Durch die Löcher dieser beyden Doodshoofdten, welche die Doodsmannsaugen genannt werden, wird blos ein gut beschmiertes Taljereep geschoren und angesetzt. Einige Stage (Fig. 511.) werden auch mit ordentlichen Gienblöcken angesetzt. Auf etlichen holländischen Fahrzeugen, z. E. Schmacken, Kuffen und Huckern befindet sich ein ähnlicher Doodshoofdt oder Stagblock, der aber viele Löcher hat (Fig. 285. a.) und durch das obere Ende des Vorstevens sind eben so viele Löcher gebohrt. Durch beyde wird alsdann ein Taljereep geschoren und das Stag damit angesetzt, auch werden dazu die ersten Stagblöcke mit einem Auge gebraucht. Die kleinsten Doodshoofdten (Fig. 182. a b.) sind eben so gestaltet als einscheibigte Blöcke, ausser dafs sie keine Scheibe haben. Durch dieselben fahren blos dünne Taue, worauf wenig Kraft wirkt. Es giebt auch noch eine andere Art Doodshoofdten oder Blöcke, die unter dem Namen Jungfern, Sprietbölzer und Spinnkopfhölzer bekannt sind. Man sehe diese Artikel.

DOODSMANNSAUGE.

Holl. Doodsmansoog.
Dän. Dokshoveds-öje eller Hul.
Schw. Doddkopps-öga.
Engl. The eye of a dead-block.
Franz. Le trou d'une moque.
Ital. L'occhio d'una bigotta.
Span. El ojo de la bigota de estay, ó el ojo de la bigota ciega.
Port. Olho da sapata.

s. die Erklärung unter Doodshoofdt.

DOP der Kompasnadel.

Holl. De Dop van de Naalde.
Dän. Duppen.
Schw. Duppen.
Engl. Dobb.
Franz. Chapelle du compas.
Ital. Cappelletto o capitello.
Span. Chapitel.
Port. Capitel.

Der kleine hole messingne Kegel in der Mitte der Kompas-Rose, welcher die Pinne bedeckt, auf welcher diese Rose schwebt. s. Kompas.

DOPGÜDSE. s. Güdse.

DOPPEN. s. Aichen.

DOPPEN.

Holl. Doppen.
Dän. Duppe.
Schw. Duppa.
Engl. To make a mortise to receive the ring to clinch a bolt.
Franz. Faire la mortaise pour la virole.
Ital. Far un intaglio nel legno per l'anello da ribattere un perno.
Span. Hacer la mortaja al anillo.
Port. Fazer hum malhete na madeira para pôr a arruela.

Ehe ein Bolzen mit einem Ring verklunken wird, schlagen die Zimmerleute das Holz bey dem Kopf des Bolzen etwas aus, damit der Ring zum Verklinken um denselben liegen kann, und diese Arbeit wird Doppen genannt.

DOPPEN.

Holl. Doppen.
Dän. Klamper omkring et Hul.
Schw. Ringar eller Klampar omkring et hjul.
Engl. Round and hollow cleats.
Franz. Taquets rondes, anneaux de bois.

Ital. Tacchetti rotondi, anelli di legno.
Span. Arcos de leño, tacos redondos.
Port. Arcos de páo.

So heiſſen auch runde hölzerne Ringe oder hole Klampen die auf dem Deck oder auch an den Seiten des Schiffs der Zierlichkeit und Feſtigkeit wegen um runde Gaten gelegt werden, wodurch Tauwerk fährt.

DOPPER, ſ. Aichmeiſter.

DOPPELN, ſ. Verhäuten.

DOPPELUNG, ſ. Verhäutung.

DORATA NAUMACHA.

So hieſſen bey den Griechen ſehr lange Speere oder Stangen, womit man in einem Seetreffen focht. Livius nennt ſie daher *haſtæ longæ* und Homer *xuſta naumacha* und *makra*.

DORYDREPANON, ſ. Drepanon.

DÖTEL, ſ. Deutel.

DÖTELEISEN, ſ. Deuteleiſen.

DRACHE, ſ. Dreg.

DRATH im Holz, ſ. Adern im Holz.

Sechs, Neun, Zwölf DRATH Liniengarn, ſ. Garn.

DRATHKUGEL, ſ. Stangenkugel.

DRAUFBOHR (beym Kahnbauer), ſ. Fretbohr.

DREEFEISEN, ſ. Treibeiſen.

DREEFT.

Holl. Treefd of Dreefd.
Dän. Trefod.
Schw. Trefot af jãrn.
Engl. Trivet.
Franz. Trepied.
Ital. Treppiè.
Span. Trebedes.
Port. Trempe de ferro.

Ein dreyfüſſiger eiſerner Bock (Fig. 645.), der über dem Feuer ſtehet und auf welchen Keſſel und Töpfe in denen Waſſer und andere Dinge gekocht werden ſollen, geſetzt werden.

DREG oder Dreganker, ſ. Anker No. 7.

Enter-DREG, ſ. Anker No. 8.

Fiſch-DREG, DREGHAKEN.

Holl. Viſchdreg.
Dän. Fiſke-Dræg.
Schw. Fiſk-Dragg.
Engl. Creeper.
Franz. Croc à quatre branches.
Ital. Rampegon.
Span. Rezon da raſtrear.
Port. Fatexa a roſſegar.

Eine Art Anker mit drey oder mehrern Haken (Fig. 627.), um ein verlohrnes Ankertau oder ſonſt etwas auf dem Grunde des Meers liegendes, aufzufiſchen. Die Arbeit ſelbſt, da man nämlich dieſen Fiſchdreg vermittelſt eines daran befeſtigten Taues auf dem Grunde hin und her ſchleppt, wird Dreggen genannt.

DREGGEN.

Holl. Dreggen.
Dän. At dregge eller opfiſke et Toug formedelſt en Dræg.
Schw. Dragga.
Engl. To drag or ſweep the bottom.
Franz. Draguer.
Ital. Roſſegare.
Span. Raſtrear el fondo.
Port. Roſſegar.

ſ. die Erklärung unter Fiſch-Dreg.

DREGTAU des Boots oder der Schlupe.

Holl. Dregtouw.
Dän. Dregtoug.
Schw. Dragg-Tåg, Båts-Tåg.
Engl. The mooring-rope of a boat.
Franz. Cablot.
Ital. Gomenetta della lancia.
Span. Amarra del rezon.
Port. Amarretta da lancha.

Das Ankertau des Boots oder der Schlupe.

DREG-

DREGTAU oder Fischtau den Anker zu fischen.

Holl. Dregtouw.
Dän. Et Drægtoug.
Schw. Dragg-Tåg.
Engl. Drag-rope.
Franz. Drague.
Ital. Rossega.
Span. Rosseada para rastrear el ancla.
Port. Rossega.

s. die Erklärung unter Anker No. 72.

DREHBAHN.

Holl. Draajbaan.
Dän. Repslagerbane.
Schw. Rep-slagare-ban.
Engl. Rope-walk.
Franz. Corderie.
Ital. Corderia.
Span. Cordeleria.
Port. Cordoaria.

Der schmale Gang oder die Bahn wo die Reepschläger die Taue drehen und verfertigen. Allgemein nennt man solche aber Reeperbahn, und unter Drehbahn versteht man eigentlich auf Schiffen die Stelle auf dem Deck, wo man zum Schiffsdienst Lienen und dünnes Tauwerk verfertigt.

DREHBASSE.

Holl. Draajbasse.
Dän. En Drejbas.
Schw. Nicka.
Engl. Pedrero, swivel-gun.
Franz. Pierrier ou Perrier.
Ital. Petriere.
Span. Pedrero.
Port. Pedreiro.

Leichtes Geschütz welches zwey bis drey Pfund schiesst, und welches mit den Zapfen auf Schwanenhälsen (Fig. 305. b b.) liegt, wovon der Fuss gewöhnlich wie ein Gangspill sich um eine Axe bewegt (Fig. 367.), so dass diese Kanone sogleich nach verschiedenen Höhen und horizontalen Richtungen gestellt werden kann. Es stehen diese leichten Kanonen auf dem Bord der Back, Schanze und Hütte. Ebenfalls auch auf dem Dollbord der zum Kriege ausgerüsteten Böte und Schlupen. Sie werden mit Schroot und Kartätschen geladen um damit auf den Feind zu schiessen, wenn man sich in der Nähe desselben befindet.

DREHBAUM.

Holl. Draajboom.
Dän. Drejebom.
Schw. Draye-bom.
Engl. Handspec to twist any rope.
Franz. Barre à tressillonner.
Ital. Manovella a attorcigliare un capo.
Span. Espeque para tortorar un cabo.
Port. Espeque para tortorar hum cabo.

Eine jede Spake oder jeder Hebel womit ein Tau gespannt werden kann. Man fasst nämlich das schon etwas gespannte Tau mit dem Hebel in perpendicularer Richtung und dreht alsdann den Hebel um, so dass das Tau mit einem Schlag um den Hebel zu liegen kömmt; ist das Tau alsdann noch nicht gespannt genung, so dreht man den Hebel oder Drehbaum mehrmals herum, damit sich die Schläge verdoppeln.

DREHEN, die Duchten eines Taues.

Holl. Dogten of Strengen draajen.
Dän. Dreje Tatter.
Schw. Dräya Tåtar.
Engl. To twist the strands of a rope.
Franz. Tordre les torons d'un cordage.
Ital. Torcere i cordoni d'un capo.
Span. Torcer los cordones.
Port. Torcer cordois.

Man sieht diese Arbeit Fig. 407. Unter dem Artikel Tau werden wir umständlicher davon reden.

Ein Tau gegen die Ründe DREHEN.

Holl. Een Touw tegens de Rondte draajen.
Dän. Dreje et Toug forkert eller imod Runden.
Schw. Dräya et Tåg galit.
Engl. To twist a cordage the wrong way.
Franz. Tordre un cordage de main torse ou en garochoir.

Ital.

Ital. Ritorcere un capo.
Span. Retorcer un cabo.
Port. Retorcer hum cabo.

Man sagt von Tauen, dafs sie gegen die Ründe gedrehet sind, wenn ihre Duchten in derselben Richtung gedrehet sind als die Kabelgarne. Auf Schiffen werden sie wenig gebraucht und dienen hauptsächlich nur zu Packtauen.

Die Taue zur vollen Härte DREHEN.

Holl. Een Touw hard draajen.
Dän. Dreje et Toug haardt.
Schw. Dräya et Täg härdt.
Engl. To give a full twisting to a rope.
Franz. Commettre les cordages au tiers ferme.
Ital. Commettere i cordoni fino che perdono un poco più d'un terzo della lunghezza.
Span. Torcer los cordones hasta que pierden algo mas que un tercio de su largura.
Port. Torcer os cordones até que perdem poco mais que hum terço da longura.

Wird von Tauen gesagt, die durch das Drehen etwas mehr als ⅓ ihrer Länge verlohren haben; werden sie aber nicht so hart gedrehet und verliehren weniger als ⅓, so sagt man von denselben, dafs sie lähnig gedrehet sind; haben sie nur ⅓ ihrer Länge verlohren, so sind sie blos hart gedrehet, welches alle Taue seyn müssen. s. Anscheeren und Tau.

Die Taue lähnig DREHEN, s. Lähnig.

DREHER.

Holl. Draajer, Hand-vat.
Dän. Drejer.
Schw. Dräyare.
Engl. Winch.
Franz. Manivelle.
Ital. Manubrio.
Span. Cigueña.
Port. Manivella, manubrio.

So nennt man den Handgrif (Fig. 587.) womit ein Schleifstein oder eine ähnliche Maschine herumgedrehet wird. Der Dreher ist jederzeit ein doppelter Hebel, wovon das eine Ende an der Axe befestigt ist, wodurch die Maschine bewegt wird, auf das andere Ende aber würkt die Kraft, welche die Maschine bewegen soll.

DREHER (beym Reepschläger).

Holl. Draajer.
Dän. Drejer.
Schw. Dräyar.
Engl. Laying hooks.
Franz. Manivelles.
Ital. Manubrj del cantiere.
Span. Hierros de bote.
Port. Manivellas.

Die eisernen Dreher (Fig. 407. x. x.) (s. die vorhergehende Erklärung) woran das eine Ende der Duchten befestigt ist, und womit dieselben so lange gedrehet werden, bis sie ihre gehörige Härte bekommen haben. Die Dreher sind mit einem Wirbel versehen, der sich auf einer eisernen Platte dreht, die sich vor dem Loch in dem Queerholz der Drehpfähle befindet. Die Länge wird um das Ende des Drehers gelegt und mit einem Splint befestigt, wie die Figur deutlich zeigt.

DREHER (beym Takler).

Holl. Draajer.
Dän. Drejer.
Schw. Dräyare.
Engl. Fid.
Franz. Tressillon.
Ital. Aspa con due punti.
Span. Burel.
Port. Burel.

Ein ungefähr 2 Fuſs langer runder Stock oder Knüppel der an beyden Enden spitz ist. Die Takler bedienen sich desselben fast eben so wie des Drehbaums, auch werden damit die Parten eines Takels, die gegen einander wirken, gekreuzt. s. Kreuzen.

Block-DREHER, s. Blockdreher.

DREHKOLK, s. Malstrom.

DREHKRAHN.

Holl. Draaikraan.
Dän. En Krane, Drej-Krane.
Schw. En Kran.
Engl. A crane.

Franz.

Franz. Grue.
Ital. Grua.
Span. Grua.
Port. Grua.

ſ. die Erklärung unter Krahn.

DREHKRING, ſ. Küſelwind.

DREHKUHL, ſ. Malſtrom.

DREHPFÄHLE (beym Reepſchläger).

Holl. Draaipaalen.
Dän. Drey-Pæle.
Schw. Dray-Pålar.
Engl. Laying poles.
Franz. Le chantier à commettre.
Ital. Il cantiere à commettere.
Span. Habantes ó avantes.
Port. Avantes ou paos fixos da cordoaria.

So heiſſen die beyden ſenkrecht in die Erde geſchlagenen Pfähle (Fig. 407. und Fig. 408. g g.) an welchen das Queerholz liegt, worin ſich die Löcher zu den Drehern befinden, wie die Figur deutlicher zeigt. Da auf dieſe Pfähle eine auſſerordentliche Kraft würkt, ſo ſind ſie nicht allein mit Gegenſtützen verſehen, ſondern auch gewöhnlich in der Erde vermauert. ſ. Tau, Topſchlitren, Hoofdt, Knüppel, Knüppelband, Bremſe, Dreher, Längen.

DREHREEP.

Holl. Draaireep.
Dän. Dreyereeb.
Schw. Drayrep.
Engl. Tye.
Franz. Itague.
Ital. Taga, Oſtaga, Itaca.
Span. Oſtaga.
Port. Oſtaga.

ſ. die Erklärung unter Fall.

Ein DREH-ÜBER-BORD.

Holl. Draai-over-boord.

So wird in der niederländiſchen Sprache eine Tjalk oder ein ähnliches Fahrzeug genannt, welches ſo gebauet iſt, daſs die Ruderpinne frey über Bord gedrehet oder ganz über Bord gelegt werden kann.

DREHWIND, ſ. Küſelwind.

DREIBER, ſ. Treiber.

DREMPEL.

Holl. Drumpel.
Dän. Böſſebænken.
Schw. Portrympel, Tröſkel.
Engl. Portſells.
Franz. Seuillets.
Ital. Mezzanili.
Span. Batiportes.
Port. Batentes.

Die Hölzer oder Planken welche in den Stückpforten liegen und die vier Seiten derſelben ausmachen. Sie bedecken die leeren Räume welche zwiſchen den Innhölzern bleiben, damit zwiſchen dieſelben kein Waſſer dringen und auch bey dem Abfeuern der Kanonen kein Feuer hineinfallen kann. Man unterſcheidet ſie in untere Drempel, (Fig. 324. x x.) Seiten-Drempel. y und obere Drempel. z.

Untere DREMPEL.

Holl. Onderdrumpel.
Dän. Böſſe Bænker eller Porthullernes Underkanter.
Schw. Undre trymplar eller undre porttrymplar.
Engl. The port-ſells on the lower ſide of the gun-ports.
Franz. Seuillets d'embas.
Ital. Mezzanili del fondo.
Span. Batiportes bajos.
Port. Batentes inferiores.

ſ. die Erklärung unter Drempel.

Seiten-DREMPEL.

Holl. Zydedrumpel, Stutten.
Dän. Porthullernes Sidekanter.
Schw. Trymplar på ſidan af porterne.
Engl. The ſides of the gunports.
Franz. Montans des ſabords.
Ital. Mezzanili delle bande.
Span. Batiportes de los lados de las portas.
Port. Cantos das portas.

ſ. Drempel.

Obere DREMPEL.

Holl. Bove drumpel.
Dän. Porthullernes Overkanter.
Schw. öfre porttrymplar.
Engl. The portfells on the upper fide of the gunports.
Franz. Seuillets d'en haut.
Ital. Mezzanili alti.
Span. Batiportes altos ó fuperiores.
Port. Batentes fuperiores.

f. Drempel.

DREPANON.

Hiefs bey den Alten eine Art Sichel, welche dazu gebraucht wurde, das feindliche Tauwerk zu zerfchneiden, um die Schiffe auffer Stand zu fetzen, ihre Segel zu führen. Appian nennt diefe Inftrumente *Dorydrepanon* und Diodor *Drepanephoros Keraia.*

DREUIL, f. Brodwinner.

DREUIL.

Holl. Dreuil.
Dän. En liten Mefan paa en Böjfe.
Schw. Liten Befan pä en fifkare Buis.
Engl. A fmall mizen of a herring bufs.
Franz. l'Artimon d'une buche.
Ital. Mezzanita d'un certo barco pefcatojo.
Span. Mezanita de que ufan los pefcadores de arenque.
Port. Pequena mezana de hum pefcador de arenque.

Ein ganz kleines Raafegel am Befahnmaft. Es bedienen fich deffen infonderheit Heeringsbüfen. Sie führen daffelbe vornämlich bey dem Fifchen, oder wenn fie das Netz ausgeworfen haben (welches in der Seefprache vor dem Wand liegen genannt wird), allein, und liegen damit bey dem Winde, fo dafs das Schiff faft unbeweglich auf einer Stelle bleibt, indem die Fahrt, welche es durch das kleine Segel bey dem Winde bekommt, wieder von den gegen das Vordertheil des Schiffs anlaufenden Wellen aufgehoben wird.

DREUMELS, f. Dromen.

DREYDECKER, f. Decker.

DREYFUSS, f. Dreeft.

DRIFTBOLZEN.

So heiffen gewöhnliche Bolzen mit Köpfen, vermittelft welcher die Planken dicht an einander getrieben werden. Man fchlägt nämlich diefen Bolzen etwas über der Planke durch die Innhölzer, fo dafs noch ein Theil deffelben heraus ragt, zwifchen diefen und die Planke treibt man Keile, wodurch die Planke, welche angetrieben werden foll, der andern, an welche fie zu liegen kömmt, fo viel wie möglich genähert wird.

Das DRILLEN mit den Kanonen oder andern Waffen.

Holl. Drillen.
Dän. Drillen med Kanoner.
Schw. Drillen med Kanoner.
Engl. The exercife of the great guns.
Franz. Exercice de canon.
Ital. Efercizio del cannone.
Span. Exercicio del cañon.
Port. Exercicio do canhaõ.

Das Exerciren oder die Uebung in den Waffen.

DRILLEN, mit dem Ruder.

Holl. Met het Roer drillen.
Dän. Drille med Roret.
Schw. Drilla med Roret.
Engl. To work at the fteering wheel.
Franz. Travailler beaucoup à la barre du gouvernail.
Ital. Travagliare molto alla manovella del timone.
Span. Trabajar mucho por la rueda del timon.
Port. Trabalhar muito por a roda do leme.

Schwer bey dem Steuerrade arbeiten, um das Schiff zu regieren.

DRILLEN.

Holl. Drillen.
Dän. Forhale Skibet.
Schw. Förhala Skepp.
Engl. To track or tow a fhip by a rope with a fingle block.
Franz. Haler un batiment.

Ital. Alare un baſtimento.
Span. Alar un navio con un cabo que paſſa por un moton coſido a las eſtacas.
Port. Alar hum navio por hum cabo que ſe paſa por hum moutaõ.

Eine hauptſächlich in Holland gebräuchliche Methode ein Schiff zu verholen. Es wird nämlich an einen im Hafen ſtehenden Pfahl oder Dückdalb ein Kinnbacksblook genähet und durch denſelben ein Tau geſchoren, wovon das eine Ende um den Fockmaſt befeſtigt und das andere um das Bratſpill gelegt und darauf gewunden wird. Es geſchieht gewöhnlich um Schiffe durch den Grund oder über untieſe Stellen zu holen. Sollte das Schiff gar zu ſchwer fortzubringen ſeyn, ſo wird an dieſes Tau eine Gien geſchlagen, und der Läufer deſſelben um das Bratſpill geſchmiſſen und darauf gewunden.

DRILLEN mit der Drillſäge.

Holl. Drillen.
Dän. Drille.
Schw. Drilla.
Engl. To cut off iron with a hack-ſaw.
Franz. Couper le fer avec une ſcie.
Ital. Tagliare il ferro con una ſega.
Span. Cortar hierro con la ſierra.
Port. Cortar ferro com huma ſerra.
ſ. Drillſäge.

DRILLSÄGE, ſ. Säge.

DRITTE HAND.

Holl. De derde Hand.
Dän. Tredie Haand.
Schw. Tretje Hand.
Engl. Sea-yoke.
Franz. Palan qui n'a point de place fixée.
Ital. Taglia che ſi uſa in qualſivoglia occaſſione.
Span. Aparejo de quita y pon.
Port. Talha de quitar e pór.

Eine Talje mit einem Kattenſteert, die zu jedem vorkommenden Dienſt auf dem Schiff fertig liegt. Wenn z. B. die Marsſchoot nicht vorgeholet werden kann, ſo wird der Kattenſteert dieſer Talje daran geſchlagen und auf dieſelbe geholt.

DRITTE WACHE.

Holl. Derde Wagt.
Dän. Tredie Vagt, tredie Styrmand.
Schw. Tretje Vakt, tretje Styrman.
Engl. The third mate of a ſhip.
Franz. Troiſiéme pilote.
Ital. Terzo piloto.
Span. Pilotin.
Port. Terceiro piloto.

Der dritte Steuermann. Auf holländiſchen Weſtindienfahrern vertritt derſelbe die Stelle des Botteliers.

DROMADI.

So hieſſen bey den Alten gewiſſe ſchnellſegelnde Fahrzeuge.

DROMEN, DREUMELS oder DRÄHMT.

Holl. Dreum, Dreumel.
Dän. Trende garner af en væv at giöre Tiærequaſter.
Schw. Inſlags-träden eller iſlätten at göra tiärquaſtar af.
Engl. The frame of cloth of which tar-bruſhes and pitch-mops are made.
Franz. Le fond de la trame d'un tiſſu dont on fait des penes.
Ital. Il fondo della trama d'un panno per farne pennelli da catrame.
Span. El pié ó fondo de la trama ó urdimbre de los telares que ſirve para lanadas.
Port. O pé do ordume da tela para fazer pinceis com que ſe alcatroaõ os navios.

Das Trumm oder die angeſchornen Garne eines Zeuges, wodurch die Weber am Ende die Spuhlen nicht mehr ſtecken können. Es wird von dem Zeuge abgeſchnitten und dient inſonderheit auf Schiffen zu Schmier- und Pechquäſten.

DROMONES.

Zum Kriege ausgerüſtete Fahrzeuge bey den Alten. Nach der Beſchreibung des Kaiſers Leo muſsten ſie ſchwer und ſtark genug ſeyn, daſs ſie den Stoſs der feindlichen Schiffe aushalten konnten. Auch muſste ihre Bauart ſo beſchaffen ſeyn, daſs ſie ſchnell im Segeln waren und gut See halten konnten. Vorn auf dem Vordertheil

ftand eine mit Erzt bedeckte Röhre, dadurch man Feuer auf die Feinde warf; über demfelben war ein mit einer Bruftwehr verfehenes Gerüfte erbauet, worauf die Soldaten im Gefecht ftanden und gegen den Feind ihr Wurf-Gewehr gebrauchen konnten. In der Mitte des Verdecks war auch eine Art Kafteel, von welchem die darauf geftellten Soldaten Steine, fpitzige Eifen-Klumpen und Feuerwerk auf die feindlichen Schiffe warfen. Die Dromonen hatten 2 Reihen von 25 Ruderbänken eine über die andere. Auf jeder Bank befanden fich zwey Mann. Doch hatte man auch Dromonen die 200 Ruderer führten.

DRONG.

Holl. Drong.

Ein hölzerner Sauger oder Wegweifer der mit einem Hanger an beyden Seiten der Billen eines Schiffs, nahe beym Steuer, befeftigt ift. Durch diefen Sauger fährt die Grundtalje, und er dient dazu, dafs diefelbe an der einen Seite nicht im Waffer hänge, wenn das Ruder übergelegt worden.

DROS.

Holl. Dros.
Dän. Dros eller Bundfald af Tiære.
Schw. Dros eller Grundfoppan af tjära.
Engl. Dregs of bad tar.
Franz. Rache de goudron.
Ital. Feccia del catrame.
Span. Borra del alquitran.
Port. Borra do alcatraõ.

Die in fchlechtem Theer befindlichen Hefen.

DRUCK des Waffers, f. Widerftand des Waffers.

DRÜCKER unterm Krahnbalken.

Holl. Drukker onder de Kraanbalk.
Dän. Knæ under Kranbjelkerne.
Schw. Knä under Kranbalkarna.
Engl. The fupporter of the cat head.
Franz. Courbe ou confole du boffoir.
Ital. Curva della grua.
Span. Pie de amigo de la ferviola.
Port. Defcanço do turco.

Die Knie (Fig. 235. S.) welche dem hervorragenden Theil des Krahnbalken zur Stütze dient. f. Krahnbalken.

DRÜCKER in den Ruften.

Holl. Drukker in de Ruften.
Dän. Knæ paa Röfterne.
Schw. Knän på Röfterna.
Engl. Knees on the chain-wales.
Franz. Courbes des porte-haubans.
Ital. Curve delle parafarchie.
Span. Pofteleros.
Port. Curvas fuperiores das mezas das enxarcias.

Die Knien (Fig. 345. ggg.) wodurch die Ruften mit der Seite des Schiffs verbunden werden, der auf und niederftehende Arm derfelben ift nämlich mit der Seite des Schiffs verbolzt und der horizontale mit der obern Seite der Ruft. Unter den Ruften find ähnliche Knien, welche die Drücker unter den Ruften genannt werden.

DRÜCKER unter den Ruften.

Holl. Drukker of Knien onder de Ruften.
Dän. Knæ under Röfterne.
Schw. Knä under Röfterna.
Engl. Knees or fupporters under the chain-wales.
Franz. Courbes fous les porte-haubans.
Ital. Curve fotto le parafarchie.
Span. Curvas bajo las mefas de guarnicion.
Port. Curvas inferiores das mefas das enxarcias.

f. die vorhergehende Erklärung.

DRÜLL, f. Dreuil.

DRUOCHON.

So wird bey etlichen griechifchen Schriftftellern der Kiel eines Schiffs genannt. Suidas verfteht aber unter *druochoi* auch hölzerne Nagel, womit die Theile eines Schiffs verbunden werden.

DUCHTEN oder DUFTEN eines Taues.

Holl. Dogten, Strengen.
Dän Totter.

Schw.

Schw. Tâtar.
Engl. The twifts or ftrands of a rope.
Franz. Torons ou tourons.
Ital. Nomboli, toroni.
Span. Cordones.
Port. Cordois.

Ein Strang der aus einer mehr oder wenigern Anzahl Faden, die Kabelgarne genannt werden, zufammengedrehet ift. Aus drey Duchten wird nachher ein Kardeel gefchlagen und aus drey Kardeelen ein dreyfchäftiges Tau. f. Tau.

Eine angefchorne DUCHT.

Holl. Aanfchaaren Dogt.
Dän. Anfkaaren Totte.
Schw. Anfkåren tätta.
Engl. A ftrand which is not twifted.
Franz. Longis.
Ital. Lungho o fafcio di fili ordito per fare un torone.
Span. Cordon fin buelta.
Port. Cordaõ fem torcido.

Eine Ducht deffen Kabelgarne blos angefchoren und noch nicht zufammengedrehet find. f. Anfcheeren.

DUCHTEN oder DUFTEN eines Flufs-Kahns.

Holl. Doften.
Dän. Tofter.
Schw. Toftar.
Engl. Thwarts.
Franz. Bancs.
Ital. Banchi.
Span. Bancos.
Port. Bancos.

Sind auf den Flufskähnen eben fo viel als die Balken im Schiff. Sie liegen nach der Breite des Kahns zwifchen den beyden oberften Planken und dienen dazu, die fämmtlichen Planken vor dem Sinken und Auseinanderweichen in Sicherheit zu fetzen. Es find ihrer drey (Fig. 598. rs, tu, und vw.), wovon die eine tu recht in der Mitte des Kahns liegt, jede der beyden andern ftehet aber von diefer 18 Fufs ab. Diefe vierkantige und gekrümmte Balken, deren ftärkfte Krümmung 6 Zoll beträgt, find von Eichenholz und 18 Zoll breit und 8 Zoll dick. Der Schiffszimmermann fchneidet alfo jede aus einer ftarken Bohle und behauet fie auf der hohen Kante mit der Zimmeraxt und dem Breitbeil, oder ftatt des letztern mit der Krummhaue. Er paffet jede zwifchen die beyden oberften Planken nach der Breite des Kahns horizontal ein, und befeftigt fie an jedem Ende an der Planke mit einem ftarken eifernen Ankerbolzen, den er durch ein Loch der oberften Planke k h durchfteckt. An feinem auswärtigen Ende hat der Anker einen Widerhaken, der fich gegen die oberfte Planke lehnet, und an der Duchte wird er mit eifernen Klammern befeftigt. Zur Befeftigung des Maftbaums liegen gerade in der Mitte der Duchten, aber nach der Länge des Kahns, zwey Schärftöcke. x y.

DUCHTEN oder Duften in dem Boot, in der Schlupe.

Holl. Doften, Dogten.
Dän. Tofter.
Schw. Toftar.
Engl. Thwarts or feats of rowers in a boat.
Franz. Bancs d'une chaloupe.
Ital. Banchi.
Span. Bancos de la lancha.
Port. Bancos.

Die Queerbänke eines Boots oder einer Schlupe, worauf die Royer fitzen. Wenn diefelben feft find und die Seiten des Boots mit einander verbinden, werden fie fefte Duchten genannt, wenn fie aber los find, dafs fie ausgenommen und eingelegt werden können, heiffen fie lofe Duchten. Die vordere Ducht, an welcher der Maft fteht, ift die ftärkfte und wird die Segelducht oder Maftducht genannt. Die im Hintertheil des Boots befindliche ift gemeiniglich eine lofe Ducht und heifst die Kreupelducht, Krumpelducht oder Krüppelducht. Auch wird eine jede lofe Ducht zuweilen eine Krüppelducht genannt.

Maft-DUCHT, Segel-DUCHT.

Holl. Maftdoft.
Dän. Sejl-Toft, Maft-Toft.
Schw. Segel-Toft, Maft-Toft.
Engl. The main-thwart or middle thwart.
Franz. Traverfier ou banc du milieu.

Ital.

Ital.	Banco maeſtro.
Span.	Banco maeſtro.
Port.	Banco meſtre, banco do meio,

ſ. Duchten im Boot.

Krumpel-DUCHT, Krüppel-DUCHT.

Holl.	Kreupel Doſt.
Dän.	Toft i Agterdeelen af Baaden.
Schw.	Toft i Akterdelen af båten.
Engl.	Stern-thwart.
Franz.	Traverſier de poupe.
Ital.	Banco di poppa.
Span.	Banco de popa.
Port.	Banco de popa.

ſ. Duchten im Boot.

DÜCKDALBEN.

Holl.	Dukdalben.
Dän.	Dukdalber.
Schw.	Duckdalbar.
Engl.	Poles in a harbour.
Franz.	Eſtacade.
Ital.	Pali in un porto per amarrare i baſtimenti.
Span.	Eſtacas.
Port.	Eſtacas.

Pfähle die an verſchiedenen Stellen des Hafens eingerammt ſind, um daran die Schiffe feſtzumachen. Gewöhnlich ſtehen 5 bis 8 dicht an einander, nämlich einer in der Mitte und die übrigen rund um denſelben. Der in der Mitte ſtehende iſt ſenkrecht eingerammt, die übrigen aber in einer etwas gegen den Horizont geneigten Richtung, ſo daſs die Köpfe derſelben dicht an einander ſtoſſen, die Füſſe aber etwas aus einander ſtehen; gewöhnlich ſind ſie auch mit einer Kette umſchlungen. Ob der Herzog von Alba (Duc d'Albe), Gouverneur der ſpaniſchen Niederlande, der Erfinder dieſer Pfähle geweſen, und ſie nach demſelben ihren Namen bekommen, läſst ſich beynahe vermuthen; auch daſs die Dänen und Schweden ſolche erſt nach den Zeiten des Alba von den Niederländern angenommen haben.

DÜCKDALBEN-STICH, ſ. Stich.

DUIKELAARS.

Der Name gewiſſer Fahrzeuge, die in ältern Zeiten in Holland gebraucht wurden.

DUKEN die Segel, ſ. Auftuchen.

DÜKERS.

Holl.	Duikers.
Dän.	Dyker.
Schw.	Dykar.
Engl.	Sprigs.
Franz.	Petits clous ſans tête.
Ital.	Piccoli chiodi ſenza teſta.
Span.	Clavos ſin cabeza.
Port.	Pequenos cravos ſem cabeça.

Kurze Spiker welche keinen Kopf haben.

DÜKER, ſ. Taucher.

DÜKING der Kim.

Holl.	Duiken van de Kimming.
Dän.	Kimmingens Daling.
Schw.	Kimmingens Daling.
Engl.	Dip of the horizon.
Franz.	Abaiſſement de l'horizon.
Ital.	Abaſſamento o depreſſione del Orizonte.
Span.	Depreſſion del Horizonte.
Port.	Abatimento do Horizonte.

Der Winkel den die Geſichtslinie des über der Oberfläche des Meers erhabenen Beobachters mit der Fläche des Horizonts macht.

Man ſtelle ſich D G T. (Fig. VIII.) als den Bogen eines gröſsten Kreiſes der Erde in der Verticalfläche A G C vor, und der Mittelpunct ſey C. Wenn nun das Auge in G wäre, ſo wäre die Linie, welche den Kreis in G berühret, die Geſichtslinie und fiele mit der Horizontallinie zuſammen, ſo daſs zwiſchen beyden kein Unterſchied wäre. Wenn aber das Auge in A über der Erdoberfläche erhaben iſt, ſo iſt A B, welche der Tangente in G parallel iſt, die Horizontallinie, und A T, welche die Erdkugel in T berührt, die Geſichtslinie, und die Abweichung der letztern von der erſtern iſt der Winkel T A B. Und dieſes iſt der Winkel, den man ſucht. Es iſt aber dieſer Winkel $TAB = ACT$, welches man leicht findet, wenn man durch C die die Linie CD mit AT parallel zieht. Dann iſt $DCT = CAB$ und $DCA = CAT$, folglich GCT oder $ACT = TAB$. Es iſt aber CTA ein bey T rechtwinklichtes Dreyeck, daher verhält

hält sich der Erdhalbmesser C G + der Höhe des Auges über der Wasserfläche G A zu dem Erdhalbmesser C T, wie die Secante des Winkels ACT oder DAB zum ganzen Sinus. Allein diese Berechnung stimmt nicht genau mit der Erfahrung überein, indem die Gesichtslinie etwas durch die Refraction erhöhet wird, so dass der Winkel nur ungefähr $\frac{9}{10}$ von seiner Grösse behält. *Cassini* und seine Mitarbeiter haben bey ihrer geographischen Ausmessung von Frankreich von verschiedenen hohen Bergen den Winkel gemessen, den die Kimming mit dem Horizont macht. Professor *Lous* hat hieraus nach etlichen gemachten Verbesserungen eine Tafel berechnet, die mit der Erfahrung sehr genau übereinstimmt, sie steht in seiner *Theorien af Styrmands-Konsten &c. Förste Deel. Kiøvn.* 1782. pag. 261. Aehnliche Tafeln findet man auch in den *Tables requisite to be used with the nautical Ephemeris &c. Lond.* 1781. Doch scheint mir die vom Herrn *Jeaurat* berechnete und in der *Connoissance des Temps* vom Jahr 1779 befindliche einen Vorzug vor den englischen zu verdienen. Sie ist folgende, ausser dass hier das Pariser Maass in Rheinländisches verwandelt worden, und da die Gesichtslinie wegen der Refraction eine Krümmung bekömmt, so ist bey der Berechnung auch darauf Rücksicht genommen.

Höhe über der See. Rheinl. Fuss.	Düking M. S.	Höhe über der See. Rheinl. Fuss.	Düking M. S.	Höhe über der See. Rheinl. Fuss.	Düking M. S.	Höhe über der See. Rheinl. Fuss.	Düking M. S.	Höhe über der See. Rheinl. Fuss.	Düking M. S.
1	1. 0	16	4. 2	32	5.42	62	7.57	92	9.41
2	1.26	17	4. 9	34	5.52	64	8. 4	94	9.48
3	1.45	18	4.17	36	6. 2	66	8.11	96	9.54
4	2. 2	19	4.24	38	6.13	68	8.19	98	10. 0
5	2.16	20	4.30	40	6.22	70	8.26	100	10. 5
6	2.30	21	4.37	42	6.32	72	8.33	104	10.17
7	2.41	22	4.44	44	6.41	74	8.40	108	10.29
8	2.51	23	4.51	46	6.50	76	8.47	112	10.40
9	3. 1	24	4.56	48	6.59	78	8.54	116	10.51
10	3.11	25	5. 3	50	7. 8	80	9. 1	120	11. 2
11	3.20	26	5. 9	52	7.17	82	9. 8	124	11.14
12	3.29	27	5.14	54	7.25	84	9.14	128	11.26
13	3.38	28	5.20	56	7.34	86	9.21	132	11.36
14	3.46	29	5.26	58	7.42	88	9.27	136	11.47
15	3.54	30	5.31	60	7.50	90	9.34	140	11.57

Um den Gebrauch dieser Tafel zu zeigen, will ich hier etliche Beyspiele anführen.

1) Jemand der sich 25 Fuss über der Oberfläche des Wassers befindet, schiesst den untersten Rand der Sonne 40° 12′ 9″. Was ist die wahre Höhe dieses Randes, wenn die Sonne von vorne geschossen worden:

Die beobachtete Höhe	40° 12′ 9″
Die Düking der Kimm für 25 Fuss	5′ 3″
Die wahre Höhe	40° 7′ 6″

2) Wenn man die Höhe der Sonne von hinten 30° 12′ 16″ schiesst, und das Auge dabey 30 Fuss über dem Wasser erhaben ist, was ist alsdann die wahre Höhe:

Die beobachtete Höhe	30° 12′ 16″
Die Düking der Kimm für 30 Fuss	5′ 31″
Die wahre Höhe	30° 17′ 47″

Bey dieser Berechnung wird aber zum voraus gesetzt, dass man eine freye Kimm oder einen reinen

reinen Horizont habe. Da solches aber nicht allezeit Statt findet, weil man bey neblichtem Wetter nicht sehr weit sehen kann, und manchmal auch die Küsten daran hinderlich sind, so kann man die vorhergehende Tafel nicht allezeit gebrauchen. In diesen Fällen findet man durch andere Berechnungen die Düking der Kimm auf folgende Weise:

Es sey AD (Fig. IX.) die Weite welche man sehen kann, und OD die Gesichtslinie: so ist MOD die Düking der Kimm; da nun die Weite DA bekannt ist, so ist auch der Winkel DCA bestimmt, und man kennt in dem Dreyeck DCO die Seiten CD, CO und den Winkel DCA, wodurch man DOA findet. Auf solche Weise ist die folgende Tafel berechnet.

Abstand. Meilen.	Höhe des Auges über der See in Füssen.							
	5	10	15	20	25	30	35	40
	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
1/16	11	22	34	46	57	69	80	92
1/8	6	11	17	22	28	34	39	46
3/16	4	8	12	15	19	23	27	30
1/4	4	6	9	12	15	17	20	23
5/16	3	5	7	9	12	14	16	19
3/8	3	4	6	8	10	12	14	15
7/16	2	3	5	6	8	10	11	12
1/2	2	3	5	6	7	8	9	10
3/4	2	3	4	5	6	7	8	8
7/8	2	3	4	5	6	6	7	7
1	2	3	4	4	5	6	7	7
1 1/4	2	3	4	4	5	5	6	6
1 1/2	2	3	4	4	5	5	6	6

Geschickte Seeleute können die Weite AD ziemlich genau gissen; allein man kann solche auch aus zwey Beobachtungen, die zu gleicher Zeit in verschiedener Höhe gemacht worden, mathematisch berechnen.

DULLBAUM.

Holl. Dolboom.
Dän. Tolbom.
Schw. Tullbom.
Engl. The string under the gunnel, in which the tholes are driven.
Franz. Porte-toulets.
Ital. Serretta dei scarmi.
Span. Chumazera.
Port. Chumazera.

Eine an der inwendigen Seite unter dem Dullbord oder dem Schanddeck eines Fahrzeugs liegende Latte oder Weger, worin die Dullen sitzen.

DULLBORD, s. Dolbord.

DULLEN.

Holl. Dollen.
Dän. Tollene.
Schw. Tullene.

Engl. Tholes or Thoals.
Franz. Toulets.
Ital. Scarmi.
Span. Toletes.
Port. Toletes.

Eiſerne Bolzen oder von hartem Holz gemachte Nägel (Fig. 295. e e. e. e), die durch den Dullbord in den Dullbaum geſchlagen werden, und woran die Riemen mit Stroppen gehängt werden, wenn man ſie zum Royen gebrauchen will.

DUMME Beſten, ſ. Spilldreher.

DUMPEN, ſ. Dompen.

DUMPELN.

Holl. Dompeln.
Dän. Dyppen.
Schw. Stampa.
Engl. To heave and ſet.
Franz. Tanguer.
Ital. Saltar.
Span. Cabecear.
Port. Arfar.

Heiſst auf kleinen Fahrzeugen auch ſo viel als ſtampfen.

DÜNEN.

Holl. Duinen.
Dän. Dyner.
Schw. Dynar.
Engl. Downs.
Franz. Dunes.
Ital. Dune.
Span. Dunas.
Port. Dunas.

So nennt man über dem Waſſer erhabene Sandbänke an den Küſten. Inſonderheit heiſst ſo die groſſe Rhede längſt der öſtlichen Küſte der Provinzen Kent und Suſſex, wo die engliſchen Flotten ſich zu verſammeln pflegen.

DURCHGEHEN, der Anker geht durch, ſ. Anker No. 65.

DURCHKAIEN, die Beſahn.

Holl. De Bezaan doorkaaien.
Dän. Styre Beſan-Sejlet paa den anden Side.
Schw. Flytta Beſanſeglet på andre ſidan.
Engl. To ſhift or change the mizen.
Franz. Changer l'artimon.
Ital. Cambiare la mezzana.
Span. Cambiar la mezana.
Port. Cambiar a mezena.

Heiſst bey dem Wenden des Schiffs das obere Ende der Beſahnsruthe, die ein ganzes Beſahnſegel führt, vermittelſt des Bekajers auftoppen und das untere Ende derſelben hinten um den Maſt nach der andern Seite des Schiffs bringen, ſo daſs auf dieſe Weiſe das Beſahnſegel umgelegt wird, ohne gegen den Maſt liegen zu kommen. Da dieſes aber eine beſchwerliche Arbeit iſt, ſo gebraucht man jetzt gewöhnlich nur ein halbes Beſahnſegel, welches man bey dem Wenden nur übergehen läſst oder wendet.

DURCHREISSEN, das Schiff reiſst durch oder der Anker geht durch, ſ. Anker No. 65.

DURCHREITEN, unter durchreiten.

Holl. Deur-ryden, onder door ryden.
Dän. Ride ſvær for Anker eller ſtampe dypt ned med Boven at Vandet gaaer over Skibet.
Schw. Rida hård för Ankar, när Skeppet går så djupt ned med bogen at vatnet går öfver.
Engl. Is ſaid when the ſhip rides hard and the ſea breaks aboard.
Franz. Etre mangé par la lame.
Ital. Eſſere mangiato dalle onde.
Span. Las olas vienen ſobre la proa de un navio fondeado.
Port. As ondas vaõ ſobre a proa.

Wird von einem Schiffe geſagt, welches bey ſchwerem Winde vor Anker liegt und über welches die Wellen hinſchlagen.

DURCHSETZEN, der Anker ſetzt durch, ſ. Durchgehen.

DURCHTREIBEN, vor Anker treiben, ſ. Anker No. 65.

DURK, f. Pumpenfood.

DURK (auf Schmacken, Kuffen und Tjalken).

Holl. Durk.
Dän. Durk.
Schw. Durk.

Ein kleiner Raum oder eine Abtheilung hinten im Piek, auf verfchiedenen holländifchen Fahrzeugen, die nur ein Deck haben. Etwas weiter nach vorne und dicht an dem Durk befindet fich das Ruf, alsdann folgt der Raum und Kifluke und zuletzt das Vorunter, welches die vorderfte Abtheilung oder Kammer ift.

DUSSE oder Zentilje.

Holl. Dus van hemp.
Dän. Dufk, Blaar af Hamp.
Schw. Dufk, blår.
Engl. Untarred oakum.
Franz. Etoupe.
Ital. Stoppa.
Span. Eftopa del cañamo.
Port. Eftopa do canhamo.

Die kürzeften Theile des Hanfs, die bey dem aushecheln vor der Hechel befitzen bleiben. Man nennt folche auf dem Lande gewöhnlich Hede.

DUVEN, die Ruderpinne luvwärts.

Holl. Duuwen of douwen.
Dän. Duve.
Schw. Dufva.
Engl. To put the helm a-weather or a-lee.
Franz. Pouffer la barre du gouvernail.
Ital. Buttare, paffare la manovella del timone a fopravento, a fottovento.
Span. Botar ó paffar la caña del timon á barlovento ó fotavento.
Port. Paffar a cana a barlovento.

Heifst allgemein etwas fortftoffen oder forttreiben, fo wird z. B. die Ruderpinne in Lee geduvet, um das Schiff durch den Wind zu wenden. Das Kommando dazu ift: Duv das Ruder in Lee an Bord! gewöhnlicher fagt man aber von dem Ruder, es an Bord fchmeiffen.

Das Ruder in Lee DUVEN, um durch den Wind zu wenden, das Schiff durch den Wind DUVEN.

Holl. Het Roer in Lee duuwen, door de Wind duuwen.
Dän. Duve Roret i Læ.
Schw. Dufva Roret i Lä.
Engl. To put the helm a-lee.
Franz. Pouffer la barre fous le vent.
Ital. Paffare la manovella a fottovento.
Span. Paffar la caña a fotavento, orzar para virar.
Port. Paffar a cana a fotavento.

f. Duven.

Ein Boot fortDUVEN.

Holl. Een Boot voortduuwen.
Dän. Duve bort.
Schw. Dufva bort.
Engl. To pufh the boat forward.
Franz. Pouffer un bateau avec le croc.
Ital. Buttare un battello con un gancio.
Span. Botar un bote al largo con el bichero.
Port. Botar hum bote ao largocom o bicheiro.

Ein Boot mit einem Staken fortftoffen.

AufDUVEN, f. Aufduven.

UmDUVEN.

Holl. Omduuwen.
Dän. Duve om.
Schw. Dufva om.
Engl. To fall off round.
Franz. Arriver tout.
Ital. Arrivare tutto.
Span. Arrivar todo.
Port. Arrivar todo.

Das Schiff rund um wenden, oder ganz abfallen, fo dafs fich das Vordertheil da befindet wo vorher das Hintertheil war.

DWARRELN, der Wind dwarrelt hin und her.

Holl. De Wind dwarlt.
Dän. Vinden kaftar fig hid og did.

Schw. Vinden kaftar fig hit och dit.
Engl. The wind is variable.
Franz. Le vent eft variable.
Ital. Il vento è variabile.
Span. El viento es inconftante ó variable.
Port. O vento he variavel.

Der Wind ift veränderlich, wendet fich bald hier bald dorthin, wodurch leicht veranlafst werden kann eine Eule zu fangen.

DWARRELWIND, f. Küfelwind.

DWARS.

Holl. Dwars.
Dän. Tværs eller tverts.
Schw. Tvärt.
Engl. Athwart.
Franz. A travers.
Ital. Al traverfo.
Span. Al traves.
Port. Ao travez.

Das niederdeutfche und in der Seefprache allgemein gebräuchliche Wort für queer.

DWARS ab, DWARS über, der Wind wehet DWARS über das Revier.

Holl. Dwars af, dwars over.
Dän. Tverts over.
Schw. Tvärts öfver.
Engl. Athwart, the wind comes athwart.
Franz. A travers.
Ital. Il vento traverfa il fiume.
Span. Al traves, el viento atravefa el rio.
Port. Ao travez.

Der Wind geht queer über ein Revier, er wehet längft wenn er grade das Revier hinauf oder herunter wehet.

DWARS durch die Seen fegeln.

Holl. Dwars door zeilen.
Dän. Sejle tverts over Bölgerne.
Schw. Segla tvärt öfver vägorna.
Engl. To fail againft the fetting of the fea.
Franz. Traverfer la lame.
Ital. Traverfare le onde.
Span. Travefar las olas.
Port. Atraveffar as ondas.

Queer durch die Seen fegeln, oder gerade in den Wind fegeln.

DWARS reiten oder zwifchen Wind und Strom gieren, f. Anker No. 116.

DWARS Sees liegen.

Holl. Dwars Zees leggen.
Dän. Ligge tværts med Skibet.
Schw. Ligga med långfidan emot böljorna.
Engl. To ftand athwart the waves or with fides parallel.
Franz. Etre à travers des lames.
Ital. Star al traverfo frà le onde.
Span. Eftar al traves entre las olas.
Port. Eftar ao travez entre as ondas.

Mit dem Schiffe queer zwifchen den Seen liegen, fo dafs die Seiten deffelben mit den Seen parallel find.

DWARS - Balken.

Holl. Dwarsbalk.
Dän. Tverbielke.
Schw. Tvärbjelke.
Engl. Crofs - beam, crofs - piece.
Franz. Traverfin.
Ital. Traverfino.
Span. Travefaño.
Port. Traveffaõ.

Ein Queerbalken.

DWARS - Cours, f. Cours.

DWARS - Lage, f. Lage.

DWARS - Nath, f. Stuvfcherbe.

DWARS - Sahling, f. Sahling.

DWARS - Schotten, f. Schotten.

DWEIL.

Holl. Dweil.
Dän. Svaber.
Schw. Svabel, fvabb.

Engl. Swab.
Franz. Faubert.
Ital. Radazza.
Span. Lampazo.
Port. Lambaz.

Mehrere auf einander gereihete Lappen oder Dromen, die an einen Stock gespikert sind, den man den Dweilstock nennt. Man steckt diesen Dweil ins Wasser und scheuert damit die Decken. Der Schwabber ist ein ähnliches Werkzeug, nur dass derselbe statt der Lappen, von Kabelgarnen gemacht ist. Mit demselben werden die Decken abgeschwabbert, das ist rein gemacht und abgetrocknet. Die Tische und Bänke in der Kajüte abzuwischen wird ein Kapitaintje gebraucht, das ist kurzes Ende von einem Tau, das unten aufgeplüset, und damit es nicht aus einandergehe mit einem Bindsel belegt ist. Man macht den ausgeplüseten Theil nass und gebraucht es eben so, wie den Dweil und Schwabber.

DWEILEN.

Holl. Dweilen.
Dän. Svabre.
Schw. Svabbra.
Engl. To swab.
Franz. Fauberter.
Ital. Radazzare.
Span. Lampacear.
Port. Lambacear, alimpar com os lambazes.

Mit einem Dweil etwas wischen oder scheuern. In eben dem Verstande gebraucht man auch die zusammengesetzten Wörter: abdweilen, aufdweilen, ausdweilen.

E.

D.

EBBE und FLUTH.

Holl. Eb en Vloed.
Dän. Ebbe og Flod.
Schw. Ebb och Flod.
Engl. The ebb-tide and flood-tide.
Franz. Ebe ou Juſſant ou reflux & flux, marée.
Ital. Riflusſo e flusſo, marea.
Span. Reflujo y flujo, marea.
Port. Vaſante e emchente, maré.

Die regelmäſſige Bewegung des Meers, vermöge welcher das Waſſer deſſelben täglich zweymal aufläuft oder fällt.

Der höchſte Stand des Waſſers wird hoch Waſſer genannt, und dauert etliche Minuten, während welcher das Waſſer gar keine Bewegung hat, alsdann fängt es an nach Weſten wieder abzulaufen oder ſich zu erniedrigen. Dieſes Ablaufen dauert ſechs Stunden und wird die Ebbe genannt. Man unterſcheidet ſolche in Vor-Ebbe, halbe Ebbe und Hinter-Ebbe. Nach Verlauf dieſer ſechs Stunden hat das Waſſer ſeinen niedrigſten Stand erreicht und bleibt etliche Minuten faſt ohne Bewegung. Mit dieſem niedrigſten Stand, der niedrig Waſſer genannt wird, endigt ſich die Ebbe, und das Waſſer fängt an wieder ſechs Stunden lang aufzulaufen, welche Zeit man die Fluth nennt. Man unterſcheidet ſolche ebenfalls in Vor-Fluth, halbe Fluth und Hinter-Fluth. Ebbe und Fluth giebt man allgemein den Namen die Zeit (*vulgo* Tid).

Perioden der Ebbe und Fluth.

Bey der Ebbe und Fluth kommen an den Orten, wo die Bewegung des Waſſers nicht durch Inſeln, Vorgebürge, Meerengen und andere Hinderniſſe unterbrochen wird, drey regelmäſſige Perioden vor, eine tägliche, eine monatliche und eine jährliche.

Tägliche Periode.

Die mittlere tägliche beſteht in der ſchon geſagten zweymaligen Abwechſelung, nach welcher binnen 24 Stunden 49 Minuten ſich die Ebbe und Fluth zweymal zeigt. Die Dauer derſelben kömmt mit dem Zeitraum zwiſchen zwey auf einander folgenden Durchgängen des Monds durch den Mittagskreis überein. Man bemerkt hauptſächlich dabey, daſs das hohe Waſſer ſich eher an den öſtlichen als an den weſtlichen Küſten zeigt; daſs zwiſchen den Tropiken das Waſſer eine beſtändige Bewegung von Oſten nach Weſten hat, und die Fluth für Orte die unter einerley Mittagskreis liegen zu gleicher Zeit eintritt, anſtatt daſs ſie in den gemäſſigten Zonen in geringern Breiten eher als in gröſſern erfolgt; ferner daſs über 65° Breite hinaus Ebbe und Fluth kaum merklich iſt.

Monatliche Periode.

Die monatliche Periode zeigt ſich darin, daſs dieſe Bewegungen der See jeden Monat zweymal am ſtärkſten und zweymal am ſchwächſten ſind. Die ſtärkſten Fluthen (in der Seeſprache Springzeiten) fallen in die Tage des Neumonds und Vollmonds, d. h. der Syzygien, oder richtiger, etwa $1\frac{1}{2}$ Tag nach dem Neu- und Vollmonde; die ſchwächſten (in der Seeſprache todt Waſſer) in die Zeiten der Quadraturen, oder vielmehr $1\frac{1}{2}$ Tag nach dem erſten und letzten Mondsviertel. Wenn im Neu- und Vollmonde der Mond zugleich in der Erdnähe iſt, ſo wird die Verſtärkung der Fluth ſehr beträchtlich.

Bey der monatlichen Periode findet man, daſs die Fluthen von den Quadraturen bis zu den Syzygien wachſen, von den Syzygien bis zu den Quadraturen aber abnehmen; daſs das hohe Waſſer in den Syzygien und Quadraturen ſelbſt 3 Stunden nach der Culmination des Mondes, von den Syzygien bis zu den Quadraturen aber früher, und von dieſen bis zu jenen ſpäter als 3 Stunden nach dieſer Culmination eintritt; daſs die ſüdliche oder nördliche Breite des Mondes keinen Einfluſs auf die Zeit der Ebbe und Fluth hat; daſs nach einigen Beobachtungen die Fluthen beym Neumonde etwas ſtärker ſind als beym Vollmonde.

Jährliche Periode.

Die jährliche Periode beſteht darinn, daſs um die Zeit der Nachtgleichen (21ſten März und 21ſten

21ften Sept.) die Fluthen in den Syzygien viel stärker sind (obgleich nicht an allen Küsten die stärksten) und in den Quadraturen viel schwächer als sonst; da sie hingegen um die Zeit der Sonnenwenden (21sten Jun. und 21sten Dec.) in den Syzygien schwächer und in den Quadraturen stärker als zu andern Zeiten sind.

In der jährlichen Periode zeigt sich, dass die Fluthen bey der Wintersonnenwende stärker als bey der im Sommer sind; dass sie desto stärker sind, je näher der Mond der Erde steht, und je geringer sein Abstand vom Equator oder seine Breite ist; woraus man schon nach der Analogie schliessen kann, dass die Weite der Sonne dabey einen verhältnissmässigen Einfluss hat, und dass die stärksten Fluthen bey den Syzygien eintreten, wenn sich die Sonne und der Mond in der Erdnähe befindet; auch zeigt sich, dass in den Nordländern die Fluthen der Syzygien im Sommer des Abends stärker als des Morgens, im Winter hingegen des Morgens stärker als des Abends sind.

Man sieht aus allen diesen Erscheinungen, welche genaue Beziehung die Ebbe und Fluth auf den Stand des Mondes und der Sonne hat, weswegen man schon zum voraus vermuthen kann, dass die Ursache derselben nirgend anders, als in der Einwirkung dieser Weltkörper auf die Erde gesucht werden könne. Etliche von den alten Philosophen haben dieses schon vermuthet (s. Gehler physikalisches Wörterbuch). Inzwischen ist unter den neuern Kepler zuerst auf den Gedanken gekommen, dass es zwischen allen Weltkörpern eine allgemeine und gegenseitige Anziehung gebe. Er sagt nämlich (*Astron. nova tradita Comment de motu stellae Martis, Prag.* 1609. *praef*): dass sich der Mond und die Erde, wenn sie nicht in Bewegung wären, einander nähern und sich in ihrem gemeinschaftlichen Schwerpuncte begegnen würden, und dass die Wirkung des Mondes die Ebbe und Fluth verursache. Das ganze Wasser des Weltmeers würde sich gegen den Mond erheben, wenn die Erde aufhörte es an sich zu ziehen. Newton drang auf diesen von Kepler gebahnten Wege tiefer in die Geheimnisse der Natur ein, und fand nach seiner Entdeckung des Gesetzes der Anziehung leicht die Wirkungen, welche die Sonne und der Mond auf das Wasser der Erdfläche hervorbringen mussten. Er hat hievon in seinen *Princip. L. III. prop.* 24. 36. 37. geredet, ohne jedoch seine Berechnungen auf alle Phänomene der Ebbe und Fluth anzuwenden. *Halley* hat hieraus (*Phil. Trans. n.* 226.) einen mit Beobachtungen verglichenen Auszug geliefert; allein fast alles was sich über die Ursachen der Ebbe und Fluth sagen lässt, findet man in den vortrefflichen Schriften der Herren *Daniel Bernoulli*, *Mac-Laurin* und *Euler*, welche durch den im Jahr 1740 von der Pariser Akademie der Wissenschaften ausgesetzten Preis auf die beste Abhandlung über diesen Gegenstand veranlasst wurden. Sie sind der Genfer Ausgabe von Newtons Principien (*Philos. nat. princ. math. aut Is. Newtono cum comm. PP. Le Sueur et Jacquier*. Tom. III. 1760. gr. 4to.) beygefügt. Auch *de la Lande* hat diese Materie in seiner *Astronomie* L. XXII. sehr gut abgehandelt. Obgleich aber die Untersuchungen dieser grossen Mathematiker das grösste Lob verdienen, so ist ihre Theorie auf etliche willkührliche Suppositionen gegründet, so dass sie nicht in allen Stücken mit der Erfahrung übereinstimmt. Hieher gehört z. B. der Unterschied zweyer auf einander folgenden Fluthen. Herr *de la Place* hat daher diese Unvollkommenheit abzuhelfen gesucht, und eine ganz neue Theorie der Ebbe und Fluth bearbeitet, welche alle Erklärungen dieser merkwürdigen Phänomene ohne Ausnahme giebt. Man findet dieselbe in den *Memoires de l'Academie des Sciences* 1775 und 1776.

Jeder Naturforscher muss sich bey Erklärung der Ebbe und Fluth schlechterdings gezwungen finden, den Newtonschen Lehren zu folgen, und selbst diejenigen, welche mit Newtons System nicht überall zufrieden sind. Alle übrige Systeme verdienen daher fast gar keiner Erwähnung, weil es nach denselben schlechterdings unmöglich seyn würde, über die Ebbe und Fluth etwas befriedigendes zu sagen.

Theorie der Ebbe und Fluth nach dem Newtonschen System.

Man stelle sich vor dass die Oberfläche der Erde und des Meers sphärisch sey, weil solche doch beynahe so angesehen werden kann. Es sey nun (Fig. XI.) der Mond, der sich über einem Theil E der Fläche des Meers befindet, so folgt daraus, dass das Wasser E, welches dem Mond am nächsten ist, mehr als jeder andere Theil der Erde oder des Wassers in der ganzen Halbkugel P E H gegen den Mond gezogen wird. Es wird sich also das Wasser E gegen den Mond erheben oder steigen. Aus eben derselben Ursache wird das Wasser in G, welches am weitesten vom Mond entfernt ist, auch am wenig-

wenigsten von allen übrigen Theilen der Halbkugel PGH, gegen diesen Planeten gravitiren, und muss sich daher mehr wie jeder andere Theil der Erdkugel von demselben entfernen, oder an der entgegengesetzten Seite G steigen.

Die Fläche des Oceans muss also nothwendig eine ovale Gestalt bekommen, dessen gröster Diameter EG, und der kürzeste PH ist. Wenn daher der Mond bey seiner täglichen Bewegung um die Erde seine Lage verändert, so wird sich auch zu gleicher Zeit diese ovale Gestalt des Wassers verändern, und beynahe in 24 Stunden zweymal Ebbe und zweymal Fluth erfolgen, hieraus läst sich also im Allgemeinen die Ursache der Ebbe und Fluth ersehen; allein um die Erhebung des Wassers in E und G genauer kennen zu lernen, stelle man sich vor, dass der Mond ohne Bewegung und die Erde eine ruhende feste Kugel sey, die bis auf eine gewisse Höhe mit einer gleichförmigen, dünnen und nicht elastischen flüssigen Materie umgeben ist, deren Theile nach dem Mittelpunct T gravitiren, und also, wenn keine äussere Einwirkungen Statt finden, eine völlige Kugelgestalt, wie der feste Körper, den sie bedecken, annehmen werden. Wären nun alle Theile der flüssigen Materie und der festen Kugel gegen den Mond gleich schwer und würden sie nach parallelen Richtungen gegen ihn gezogen, so würde diese Schwere jeden Theil mit gleicher Geschwindigkeit gegen A führen, und so die ganze Masse bewegen, ohne die Gestalt des Ganzen mindesten zu verändern. Wenn aber die Kugel PTH eine beträchtliche Grösse hat, und T beträchtlich weiter als E, und G weiter als T von A entfernt ist, so werden den Gesetzen der Gravitation gemäss die nähere Theile bey E stärker gegen A gravitiren, und daher mit mehr Geschwindigkeit nach A zu bewegt werden, als der Mittelpunct T; hingegen werden die entferntern Theile bey G weniger, als der Mittelpunct T nach A gravitiren, und also langsamer als T gegen A bewegt werden. Gesetzt nun dass der Mond A wegen seiner anziehenden Kraft das Centrum T der Erde um 20 Fuss bis t an sich gezogen hätte, und der Theil E sich demselben um 30 Fuss genähert, weil solcher in minderer Entfernung von dem Mond steht, und daher mehr angezogen wird als T; ferner werde der Theil G, der vom Mond am weitesten entfernt ist, nur 10 Fuss angezogen, so zeigt sich, dass der Radius t e und t g jeder um 10 Fuss länger ist als vorher die Radien TE und TG waren. Das Wasser muss sich also an den Ort, der den Mond im Scheitel hat, und an dem entgegengesetzten Ort der Erde erheben, an den 90° hievon entfernten Stellen aber erniedrigen. Etwas Aehnliches muss auch, doch in geringerm Grade, an denjenigen Orten geschehen, die ähnliche Lagen gegen die Sonne haben. Verbindet man nun beyde Wirkungen mit einander, so sieht man leicht, dass die Erhebung der Gewässer an einerley Orte sowohl der Grösse als der Zeit nach beträchtlichen Abwechselungen unterworfen seyn müsse. Da aber die Sonne wegen ihrer erstaunlichen Weite nicht so starke anziehende Kraft hat als der Mond, so ist die Wirkung auch um desto geringer. Newton glaubt dass solche ungefähr in dem Verhältnisse wie 1 zu $4\frac{1}{2}$ Statt findet.

In den Syzygien verbinden sich die Wirkungen der Sonne und des Monds zu gleichen Zeiten, und müssen daher stärkere Fluthen als sonst veranlassen. In den Quadraturen hingegen wirken beyde Weltkörper einander entgegen, weil sie alsdann um 90° von einander abstehn, daher das Wasser zu der Zeit, wenn es sich gegen den Mond erhebt, durch die Wirkung der Sonne erniedrigt wird. Hieraus erhellet, dass in den Syzygien die stärksten und in den Quadraturen hingegen die schwächsten Fluthen eintreten müssen.

Je näher der Mond der Erde ist, desto grösser muss seine Wirkung auf die Ebbe und Fluth seyn, und eben dieses gilt von der Sonne.

Wenn das Wasser ohne Trägheit wäre, so müste es mit dem Augenblick der Culmination des Monds selbst, seinen höchsten Stand erreichen. Die Trägheit des Wassers aber verspätigt nicht nur den Zeitpunct, sondern vermindert auch die Höhe der Ebbe une Fluth. Um dieses zu beweisen, setze man die Wirkung der Sonne aus den Augen und nehme die Erde ruhend an. Unter diesen Umständen wird sich das Wasser genau an den Ort erheben, der den Mond im Zenith hat. Man setze nun die Erde, fange an sich um ihre Axe zu drehen, so wird das gegen den Mond erhobne träge Wasser wegen der Geschwindigkeit der Umdrehung nicht so schnell ablaufen können, als es gegen Morgen fortgeführt wird; inzwischen wird es doch einigermassen ablaufen. Hieraus folgt, dass das von der Umdrehung der Erde fortgeführte Wasser auf der Morgenseite des Mondes höher stehen muss, als es ohne diese Umdrehung stehen würde, dass es aber doch nicht so hoch stehen könne, als es wenn die Erde ruhete unter dem Monde stehen würde. Die Umdrehung der Erde muss also die

Fluth

Fluth nicht nur verspätigen, sondern auch ihre Höhe vermindern.

Die beständig fortdaurende Bewegung des trägen Wassers combinirt sich mit der Ebbe und Fluth auf eine Art, die sich schwerlich einer sichern Rechnung unterwerfen läſst. Es kömmt hiebey auch viel auf die Lage der Orte gegen den Equator an. *De la Caille* fand, dass am Vorgebürge der guten Hofnung die hohe Fluth ungefähr $2\frac{1}{2}$ Stunde nach dem Durchgang des Mondes durch den Mittagskreis erfolgte. *Maskelyne* (*Phil. Transf.* 1762) setzt diesen Zeitraum für die Insel St. Helena auf $2\frac{1}{4}$ Stunde. Und in Ansehung der Küsten, die weiter abliegen, erfolgt die Fluth noch später. Man nimmt daher, wenn man die Erscheinungen der Ebbe und Fluth auf der offenen See durch Rechnungen bestimmen will, statt der Sonne und des Monds diejenigen Puncte des Himmels an, welche ungefähr 30 bis 35° weiter gegen Morgen stehen als diese Gestirne. Da aber die Lage der Küsten, Klippen und Bänke Ursache sind, dass die Berechnungen nicht allezeit mit den Erfahrungen übereinstimmen, so findet man in Büchern, die von der Schiffkunst handeln, eigne Tabellen, welche für viele Orte die Zeit des hohen Wassers bey dem Neu- und Vollmond anzeigen.

Ehe der Mond die westlichen Gegenden erreicht, ist er schon über die östlichen gegangen, daher tritt die Fluth auch an den östlichen Küsten zuerst ein.

Die allgemeine Bewegung des Meers zwischen den Tropiken von Osten nach Westen ist nicht so leicht zu erklären. Herr *Alembert* hat in seinen *Recherches sur la cause des vents* durch Berechnungen gezeigt, dass die Wirkungen der Sonne und des Mondes die Gewässer unter dem Equator von Osten nach Westen bewegen müssen, und dass durch eben dieselben Wirkungen auch die Luft in eben der Richtung bewegt wird, welches er für die Ursache der Passatwinde hält. *Mac-Laurin* hat in der vorhergesagten Abhandlung die tägliche Bewegung der Erde um ihre Axe mit in Rechnung gebracht, um daraus mit der Wirkung der Ebbe und Fluth combinirt, die Ströme auf der See zu erklären. *Daniel Bernouilli* verwirft aber die Erklärung der Bewegung des Meers von Osten nach Westen, und behauptet dass solche nicht anders bewiesen werden kann, als wenn man ungereimte Hypothesen annimmt, demungeachtet glaubt er, dass gewisse Ströme durch die Wirkungen der Ebbe und Fluth erklärt werden können.

Stünde der Mond allezeit im Equator, und also 90° von den Polen entfernt, so könnte unter den Polen gar keine Ebbe und Fluth Statt finden, und diese Bewegung würde auch an den dem Pole nahe liegenden Küsten nur schwach und unmerklich seyn. Nun steht zwar der Mond nicht stets im Equator, er entfernt sich aber auch nie über 28° von demselben. Hieraus erklärt sich, warum in der Nähe der Pole und über 65° Breite hinaus die Ebbe und Fluth nicht mehr merklich ist.

Da der Mond täglich einen mit dem Equator parallelen Tagkreis beschreibt, so werden die Gewässer unter den Polen den ganzen Tag über, gleich hoch stehen, weil der Mond in allen Puncten des Tagkreises vom Pole gleich weit absteht. Am folgenden Tage aber, da der Mond einen höhern oder niedrigern Tagkreis macht, werden die Gewässer etwas höher oder niedriger als am gestrigen Tage stehn. Betrachtet man Orte die zwischen dem Nordpole und dem Monde liegen, so wird der Mond, wenn er eine nördliche Abweichung hat, bey seinem obern Durchgange durch den Mittagskreis dem Zenith dieser Orte näher kommen als er beym untern Durchgange ihrem Nadir kömmt. Daher wird unter diesen Umständen die Fluth beym obern Durchgange des Monds stärker, als die beym untern seyn. Hat der Mond eine südliche Abweichung, so findet das Gegentheil statt. In den Syzygien des Sommers erfolgt zu Mittag der obere Durchgang des Monds, wenn er nördlich steht, und der untere wenn er südlich steht; in beyden Fällen ist also die Nachmittagsfluth stärker als die Morgenfluth. Hieraus erklärt sich sehr leicht die oben angeführte Erscheinung, dass die Fluthen der Syzygien im Sommer des Abends stärker als des Morgens sind. Im Winter geschieht folglich das Gegentheil.

Kommt man näher gegen die Pole, so findet man Orte, wo der Mond bey seinem untern Durchgange gerade 90° vom Zenith entfernt entfernt ist, wo also statt der einen Erhebung der Gewässer, Erniedrigung Statt findet, und binnen 24 Stunden nur einmal Ebbe und Fluth erfolgt. Ausführliche Rechnungen zeigen alle diese Sätze, die hier nur im Allgemeinen angegeben werden können, bestimmter und überzeugender.

Weil die Wirkungen der Sonne und des Monds monatlich nur zweymal, nämlich in den Syzygien, zusammenkommen, so hängt ausser diesen

diesen Zeitpuncten der Augenblick des hohen Wassers weder vom Mond allein, noch von der Sonne allein, sondern vielmehr von einem zwischen beyden Gestirnen liegenden Puncte ab. Wenn nun der Mond von einer Syzygie zur Quadratur übergeht, so fällt dieser Punct mehr abendwärts, als der Mond, geht also früher durch den Mittagskreis, und die Fluth tritt etwas früher ein; geht der Mond hingegen von einer Quadratur zur Syzygie, so fällt der erwähnte Punct vom Monde morgenwärts, geht später durch den Mittagskreis und die Fluth tritt später ein. In der Abhandlung des Herrn *Bernoulli* findet man ganz elegante algebraische Formeln, welche diesen Unterschied in Rücksicht auf die verschiedene Lage der beyden Gestirne bestimmen. Herr *de la Lande* hat in seiner Astronomie eine zwar indirecte Methode zu dieser Berechnung gezeigt, welche aber weit bequemer ist als die vorhergehende. Die Abhandlung des Herrn *Bernoulli* enthält überdem zwey nach seinen Formeln berechnete Tafeln, um die Stunde und die Höhe des Wassers, bey den verschiedenen Elongationen des Mondes im Perigeo, Apogeo und mittlern Weiten des Mondes zu finden.

Da das Wasser wegen seiner Trägheit noch eine Zeitlang die ihm mitgetheilte Bewegung behält, so erfolget daher das höchste Wasser auch nicht im Zeitpuncte der Syzygien selbst, sondern erst ungefähr 24 bis 30 Stunden nachher, und eben dieses ist der Fall bey dem niedrigen Wasser in den Quadraturen.

Da die Sonne der Erde im Winter etwas näher steht als im Sommer, so sind die Fluthen beym Wintersolstizio auch stärker als beym Sommersolstizio.

Dieses ist die gewöhnliche Erklärung der Ebbe und Fluth, so wie solche in den neuesten Schriften, insonderheit in der *Encyclopedie methodique, Mendoza y Rios Navegacion, Gehlers phisikalischem Wörterbuch* und *Brisson Principes de Physique* vorgetragen ist. Geübte Leser verweise ich blos auf die schon vorher erwähnten Abhandlungen der Herren *Alembert, Mac-Laurin, Daniel Bernoulli, Euler* und *de la Place,* welche über diesen Gegenstand fast alles erschöpft haben.

Es verdient hier noch bemerkt werden, dass das allgemeine Gesetz der Ebbe und Fluth durch die besondere Lage der Meere und Küsten viele Einschränkungen leidet. So ist zum Beyspiel nach der Erzählung Davenports (*Phil. Transf.* 1684. *num.* 162.) im Hafen Batsham in Tunquin binnen 24 Stunden nur einmal Fluth und nur einmal Ebbe, allein da die Fluth in diesen Hafen durch zwo Meerengen dringt, durch die eine früher als durch die andere, so läst sich diese Erscheinung vollkommen erklären, und Euler hat solche auch am Ende seiner Abhandlung durch Berechnung bestätigt. Noch auffallender ist die Wirkung der Ebbe und Fluth bey den philippinischen Inseln, allein ein blosser Blick auf die besondere Lage, welche diese Inseln gegen einander haben, läst solches schon vorher schliessen.

In den eingeschlossenen Meeren ist die Ebbe um desto unbedeutender, je weniger Länge sie von Morgen nach Abend haben. Bernouilli hat dieses durch Rechnung bewiesen.

Die Stunde der Ebbe und Fluth zu finden.

Will man die Zeit des hohen Wassers berechnen, so suche man die Stunde des obern oder untern Durchgangs des Mondes durch den Meridian, welches sehr leicht durch die Ephemeriden geschiehet, und füge solche zu der an dem Ort bestimmten Zeit des hohen Wassers nach dem Durchgang hinzu, die Summa zeigt durch Näherung die Stunde welche man sucht.

Da aber diese Näherung bey gewissen Umständen einen Fehler von einer ganzen Stunde haben kann, so hat *Bernoulli* und nachher *de la Caille* Verbesserungstafeln berechnet. Die letztern sind bey der Berechnung am bequemsten und befinden sich in seiner Ausgabe von *Bouguer Navigation.*

Wenn man gar keine Tafeln hat, so kann man ungefähr die Zeit des hohen Wassers finden; wenn man zu der beym Voll- oder Neumond bestimmten Zeit das Product von 48′ durch die Zahl der Tage, die seit dem Voll- oder Neumond verflossen sind, legt, oder welches einerley, wenn das folgende Syzygeum näher ist, das Product von 48′ durch die Zahl der Tage, die bis zum folgenden Neu- oder Vollmond an der, an dem Ort bestimmten Zeit fehlen, davon subtrahiret, nachdem solches, wenn es nöthig, um 12 Stunden vermehrt worden. Die Summa oder der Rest giebt die Zeit des hohen Wassers.

Vor-EBBE oder erste EBBE.

Holl. Voor-Eb.
Dän. For-Ebbe.

Schw. För-Ebb.
Engl. The beginning of the ebb.
Franz. Le commencement de l'ebe.
Ital. Il comminciamento del rifluſſo.
Span. Punta de cuchente.
Port. Ponta de vazante.

Der Anfang der Ebbe, da das Waſſer am ſchnellſten abläuft. ſ. Ebbe.

Halbe EBBE.

Holl. Halve Ebbe.
Dän. Halvt Eb.
Schw. Half Ebb.
Engl. Half ebb-tide.
Franz. Demi reflux.
Ital. Medio rifluſſo.
Span. Media cuchente.
Port. Meia vazante.

Das Mittel der Ebbe, oder die halb verlaufene Ebbe. ſ. Ebbe.

Hinter-EBBE oder letzte EBBE (vulgo Agter-EBBE).

Holl. Agter-Eb.
Dän. Agter-Ebbe.
Schw. Akter-Ebb.
Engl. The end of the ebb-tide.
Franz. Fin de l'ebe.
Ital. Fine del rifluſſo.
Span. Fin del cuchente.
Port. Fino da vazante.

Die letzte Zeit der Ebbe da das Waſſer am langſamſten abläuft und beynahe ſeinen niedrigſten Stand erreicht hat. ſ. Ebbe.

Eine EBBE.

Holl. Een Ebbe.
Dän. Ebbe.
Schw. En Ebb.
Engl. An ebb-tide.
Franz. Une ebe.
Ital. Un rifluſſo.
Span. Un reflujo.
Port. Hum refluxo, vazante.

Die ganze Zeit von 6 Stunden, da das Waſſer abläuft, oder während welcher es Ebbe iſt.

EBB-Anker, ſ. Anker No. 15.

Zwiſchen Wind und EBBE gieren, ſ. Anker No. 116.

EBBEN. Es ebbt.

Holl. Ebben.
Dän. At ebbe.
Schw. At ebba.
Engl. To ebb, the tide ebbs or falls.
Franz. Il y a ebe.
Ital. Rifluire, è rifluſſo.
Span. El mar baja.
Port. Refluir.

Man ſagt es ebbt, ſo lange das Waſſer abläuft oder ſo lange als es Ebbe iſt.

EBENE See, ſ. flache See.

ECKSTOCK.

EDOLIA.

So hieſſen die Ruderbänke oder Duften auf den Fahrzeugen der Griechen. Sie wurden auch *Toichoi*, *Selmata* und *Xyga*, und bey den Lateinern *Tranſtra* und *Juga* genannt.

EGCHEIRIDION, EGKOILIA, EGKOPA, ſ. Encheiridion, Enkoilia, Enkopa.

EICHE.

Holl. Eike.
Dän. Eeg.
Schw. Ek.
Engl. Oak.
Franz. Chêne.
Ital. Quercia.
Span. Roble.
Port. Carvalho.

Ein groſſer ſtarker Baum, der zum Laubholz gehöret, von welchem man in Europa dreyerley Arten zählet, als: 1) Die Steineiche, ſie hat einen niedrigen Stamm, aber dabey viel groſs ausgebreitete Aeſte und kleine Blätter von dunkelgrüner Farbe. Sie hat zum Bauen das feſteſte und dauerhafteſte Holz, iſt aber nur zu grober Arbeit gut, weil ſie, wegen ihrer Kürze und vielen Aeſten, nicht zu allen taugt. Das Holz dieſer

dieser Eiche ist weissbräunlich, so dass es auch sogar die Axt bläulich färbet. 2) Die Haseleiche oder Rotheiche, auch von einigen Locheiche genannt. Sie wächst höher, auch dicker, als die Steineiche. Daher lässt es sich auch besser spalten. behauen und behobeln. Es ist zu verschiedenen Arbeiten, sowol zum Bauen als auch zu andern feinen Arbeiten der Tischler und anderer Holzarbeiter sehr brauchbar. Die Holzarbeiter legen die Bretter von dieser Eiche gerne ins Wasser, welches die in diesem Holz steckende Säure auszieht, demselben eine grössere Dichtigkeit mittheilet und sie vor dem Aufreissen bewahret. Zugleich wird das Holz auch dauerhafter und vor der Fäulniss bewahret. Die Steineiche wächset auf Bergen und Thälern, die Haseleiche aber in Wäldern. 3) Die Zirneiche übertrift die ersten beyden Arten an Höhe, wächst aber nicht überall, trägt wenig und dazu noch sehr kleine Früchte. In Nordamerika, wo gleichfalls viele Eichen wachsen, zählt man 7 verschiedene Arten, als die Weideneiche, die grüne Eiche, die ihre Blätter beständig behält, die Kastanieneiche, deren Blätter wie die Kastanienblätter sind, die schwarze Eiche, deren Rinde schwarz ist, die weisse Eiche, deren Holz und Blätter weiss sind, die Wassereiche, die nur in wasserreichen Gründen wächst, und endlich die rothe Eiche, die eine dunkelbraune sehr starke, dichte Rinde hat, so man allen andern zur Lohe der Gerber vorziehet. Man zählt auch wohl in Europa mehr als die vorgedachten drey Arten, allein manche Benennungen bezeichnen nicht sowohl Arten als kleine Abänderungen. Das Eichenholz dient vorzüglich zum Schiffbau. s. Holz.

EIGNER eines Schiffs.

Holl. Eigenaar van een Schip.
Dän. Skibs Ejere.
Schw. Skepps ägare.
Engl. The owner of a ship.
Franz. Bourgois.
Ital. Proprietario d'una nave.
Span. Dueño del navio.
Port. Dono do navio.

Der Eigenthümer eines Kauffardeyschiffs. Gewöhnlicher wird solcher der Rheder genannt und in ältern Zeiten der Schiffsfreund.

EILAND.

Holl. Eiland.
Dän. Et Ejland en öe.
Schw. En ö.
Engl. Island.
Franz. Isle.
Ital. Isola.
Span. Isla.
Port. Ilha.

Ein Stück Land das rund um mit Wasser umgeben ist. In Schriften findet man dafür den Namen Insel.

Halb - EILAND.

Holl. Halfeiland.
Dän. En halv öe.
Schw. Half ö.
Engl. Peninsula.
Franz. Peninsule, presqu'île.
Ital. Penisola.
Span. Peninsula.
Port. Peninsula.

Ein Stück Land, wovon die eine Hälfte mit Wasser umgeben, die andere aber mit dem festen Lande verbunden ist. In Schriften findet man dafür den Namen Halb-Insel.

Die luvwärts EILANDEN.

Holl. Boven Eilanden, Eilanden te loefwaarts.
Dän. Luvart öerne.
Schw. Lofvart öarna.
Engl. The windward islands.
Franz. Isles du vent.
Ital. Isole di sopravento.
Span. Islas de barlovento.
Port. Ilhas de barlovento.

Diejenigen Inseln, welche man in irgend einer Gegend sieht wo der Wind herkömmt.

Die leewärts EILANDEN.

Holl. Eilanden te ly-waarts.
Dän. Lævart öerne.
Schw. Lävart öarna.
Engl. The leeward islands.
Franz. Isles de dessous le vent.
Ital. Isole di sottovento.
Span. Islas de sotavento.
Port. Ilhas de sotavento.

Diejenigen Infeln, welche man in irgend einer Gegend erblickt, wohin der Wind wehet.

EIMER, Pumpen-EIMER, f. Pumpeneimer.

EINBINDEN, ein Reef.

Holl. Een Reef inbinden.
Dän. Tage Reev i Sejlet.
Schw. Refva, taga et ref.
Engl. To take in a reef.
Franz. Prendre un ris.
Ital. Far terzaruolo.
Span. Tomar un rizo.
Port. Meter as velas nos primeiros rinzes.

f. die Erklärung unter Reef und Reefen.

EINBINDEN die Jungfern.

Holl. De Juffers inbinden.
Dän. Indbinde Jomfruerne.
Schw. Inbinda Jungfrurne.
Engl. To bend the dead eyes to the fhrouds.
Franz. Amarrer les caps de mouton aux haubans.
Ital. Imbigottare.
Span. Embigotar.
Port. Aguantar as bigotas.

Den doppelten Part des Wandtaues um die Keep einer Jungfer legen, und denfelben mit einem Hartbindfel (Fig. 515. h. h.) um diefelbe befeftigen. Das übrig gebliebene Ende des Wandtaues wird alsdann mit Bindfeln i i an das Wandtau feftgemacht. Ein erfahrner Matrofe nimmt fich hiebey jederzeit in Acht, dafs er diefes Ende nicht zu fteif einbindet, weil das Wandtau fich beftändig etwas ausreckt, wenn es angefetzt wird. Die groffen Stagblöcke werden eben fo eingebunden, wie man Fig. 511. fieht.

EINBRECHEN die Segel.

Holl. De Zeilen inbreeken.
Dän. Indbrække Sejlene.
Schw. Inbräcka Segel.
Engl. To flat in.
Franz. Traverfer les voiles.
Ital. Traverfare le vele.
Span. Travefar las velas.
Port. Traveffar as velas.

Die Leefchooten der Segel einholen oder fie der Axe von der Länge des Schiffs nähern und fteif fetzen, damit der Wind in einer minder fchiefen Richtung auf die Fläche der Segel falle. So wird z. B. die Fockfchoote eingebrochen, wenn das Schiff abfallen foll, oder wenn man befürchtet eine Eule zu fangen.

EINBUGEN.

Holl. Inboegen.
Dän. Indlöbe i Havnen &c.
Schw. Inlöpa, Styra in.
Engl. To fteer or enter into a harbour &c.
Franz. Entrer dans un port.
Ital. Entrare in un porto.
Span. Entrar en un puerto.
Port. Entrar no porto.

In einen Hafen &c. hineinfteuern.

Das EINFALLEN der Inhölzer oder der Seiten des Schiffs.

Holl. Het Invallen, Inwyken van de Inhouten.
Dän. Indfald af Stötholterne eller af Skibets Side.
Schw. Infall.
Engl. Tumbling home of the top-timbers, or houfing in.
Franz. Rentrée.
Ital. Rientrata.
Span. Recojimento.
Port. Amaffamento.

Die Einziehung oder Verengung des über dem Waffer befindlichen Theil des Schiffs. Eigentlich verfteht man darunter die Anzahl der Füffe, um welche die obern Innhölzer der Spannen der Axe des Schiffs näher gebracht werden. Bey Schiffen von der Linie beträgt diefe Einziehung der Seiten wol vier bis fechs Fufs. Die Gründe dazu, welche man gewöhnlich angiebt, find folgende: 1) Um den Wellenfchlag eine abgerundete Fläche entgegen zu ftellen, gegen welche er nicht fo mächtig ift, als gegen die Seiten des Schiffs, wenn fie fteil wären. 2) Um die Laft des Schiffs über Waffer der Axe des Schiffs näher zu bringen, damit die Kanonen defto weniger gegen die Seiten des Schiffs drängen. 3) Weil die unteren Wände der Maften dadurch einen fpitzigern Winkel machen, fo laffen

lassen sich die untern Segel schärfer anbrassen. 4) Wird dadurch das Gebäude über Wasser leichter.

Es läst sich aber dagegen Folgendes einwenden: 1) Wird die Steifheit eines Schiffs, welches eine nothwendige Eigenschaft ist, vermehrt, wenn die Seiten des Schiffs über der Wassertracht senkrecht sind, so weit nämlich als das Schiff bey schwerem Winde auf die Seite fällt oder mit der Seite im Wasser liegt; ebenfalls wird dadurch das Schlingern des Schiffs vermindert, wie ich unter diesem Artikel zeigen werde. 2) Je mehr die Kanonen oder Lasten den Seiten des Schiffs genähert werden, desto sanfter wird das Schiff schlingern und desto weniger wird es der Gefahr ausgesetzt seyn, umzuschlagen. 3) Freylich können die Segel schärfer angebrasst werden, wenn das Obenwerk des Schiffs schmal ist, allein es ist auch dabey sicher, dass die Masten keine so gute Befestigung durch die Wände erhalten; denn unstreitig unterstützen die Wände den Mast desto besser, je stumpfer der Winkel ist den sie mit dem Mast machen. Die Sicherheit der Masten auf einer und die Verminderung der Schwierigkeit, die Segel stark anzubrassen, erfordern also, dass man auf beyden nicht zu weit gehe. 4) Die Leichtigkeit, welche das Gebäude dadurch über dem Wasser bekommen soll, ist so erheblich nicht, als man vielleicht denkt, denn was an der einen Seite durch die Abkürzung der Balken gewonnen wird, verliehrt man auf der andern wieder dadurch, dass wegen der Einziehung oder Krümmung die Seiten des Schiffs weit mehr Fläche bekommen, als wenn sie senkrecht ständen. Die Auflanger, deren Anzahl sehr beträchtlich ist, müssen also verlängert werden, und es kommen folglich auch mehrere Weger und Aussenplanken hinzu. Durch die Einziehung des Obenwerks wird auch die so nothwendige Verbindung des Schiffs nach der Länge ansehnlich vermindert und geschwächt, auch wird die Bedienung des obern Geschützes, wegen der Verengung des Raums, dadurch erschwert.

Es ist also der Einfall der Seiten dem Schiffe mehr schädlich als nützlich und dient eigentlich nur dazu, demselben mehr Ansehen zu geben. Die Engländer sollen zuerst angefangen haben, das Obenwerk ihrer Schiffe einzuziehen, um sie vor dem Entern der Feinde zu bewahren, welches überhaupt nach der jetzigen Bauart der Schiffe fast unmöglich ist, und dieses wäre also fast der einzigste Vortheil den Kriegsschiffe davon haben. f. Schlingern, Entern und Stauung.

EINHOLEN, ein Tau &c.

Holl. Inhaalen.
Dän. Indhale.
Schw. Inhala.
Engl. To haul home any rope.
Franz. Halar.
Ital. Alare.
Span. Alar.
Port. Alar.

Ein ausser dem Schiffe befindliches Tau durch irgend eine Kraft ins Schiff hineinziehen. So wird z. B. das Ankertau eingeholet.

Ein Schiff im Segeln EINHOLEN, f. Besegel.

EIEHOLEN, die Segel, f. die Segel bergen.

EINHOLEN die Kanonen.

Holl. Het Geschut inhaalen.
Dän. Indhale Kanonerne.
Schw. Inhala.
Engl. To haul home.
Franz. Haler les canons en dedans.
Ital. Alare dentro il cannone.
Span. Salir dentro los cañones.
Port. Alar o canhaõ dentro.

Die Kanonen vermittelst der Einholtalje (Fig. 296. d d d. und Fig. 323. b b.) ins Schiff zurück ziehen, damit sie nicht mit der Mündung aus den Stückpforten stehen, und diese zugemacht werden hönnen.

EINHOLTALJE einer Kanone.

Holl. Taalie het Geschut intehaalen.
Dän. Tallie at hale Kanonen ind.
Schw. Stopptalja.
Engl. Relieving-tackle eller train-tackle.
Franz. Palan de retraite, palan de retraite.
Ital. Paranchino di ritenuta.
Span. Palanquin de contera, Palanquin de retenida.
Port. Talha da conteira.

Die Taljen (Fig. 296. d d d. und Fig. 323. b b.) vermittelst welcher die Kanonen eingeholet oder ins Schiff zurück gezogen werden. Der eine

Block davon wird hinten an das Rapert, und der andere an einen Ringbolzen auf der Mitte des Decks gehaket, wie die Figur zeigt.

EINHÖLZER, ſ. Innhölzer.

EINKAKEN, ein Segel.

Holl.	Inkaken.
Dän.	Styre et Sejl paa den anden Side.
Schw.	Flytta ſeglet på andra ſidan.
Engl.	To ſhift or change any ſail.
Franz.	Changer une voile.
Ital.	Cambiare una vela.
Span.	Cambiar una vela.
Port.	Cambiar a vela.

Ein altes Wort welches auf kleinen See-Fahrzeugen ſo viel bedeutet, als ein Segel umlegen oder wenden.

EINKAKEN, Heeringe, ſ. Kaken.

EINKEEP, ſ. Keep.

EINKEEPEN.

Holl.	Inkeepen.
Dän.	Indkiæve.
Schw.	Inkjäpa.
Engl.	To ſcore.
Franz.	Entailler.
Ital.	Incaſtrare.
Span.	Encajar.
Port.	Enxovar, entalhar, encaixar.

Zwey Hölzer vermittelſt einer Keep zuſammenfügen oder das eine in die Keep des andern ſetzen. ſ. Keep. So werden z. B. die Scheerſtöcke in die Deckbalken gekeept und der Fuſs der Bauchſtücke in den Kiel.

EINKNEBELN.

Holl.	Inkneveln.
Dän.	Indknæve.
Schw.	Indknäfvla.
Engl.	To put any rope in the beckets or faſten it by means of a wooden roller.
Franz.	Amarrer un cordage par le moyen d'un burin.
Ital.	Amarrare col burello.
Span.	Meter un burel en el ſeno de un cabo para amarrarlo.
Port.	Amarrar hum cabo por meio de hum burel.

ſ. die Erklärung unter Knebel und Knebeln.

EINKOMMEN der Innhölzer, ſ. Einfall der Innhölzer oder der Seiten des Schiffs.

Gegen den Wind EINKRIMPEN, ſ. dicht beym Winde ſegeln.

EINKRIMPEN, der Wind krimpt ein.

Holl.	Inkrimpen.
Dän.	Vinden ſagtes.
Schw.	Sakta ſig.
Engl.	The wind ſlackens.
Franz.	Le vent mollit.
Ital.	Il vento incalma.
Span.	El viento abonanza.
Port.	O vento abonança.

Der Wind wird ſchwächer.

EINKÜRZEN, das Tau.

Holl.	Inkorten.
Dän.	Forhala et Skib med Varpankaret.
Schw.	Förhala et Skepp med Varpankaret.
Engl.	To warp a ſhip.
Franz.	Touer un vaiſſeau.
Ital.	Remolcarſi col toneggio.
Span.	Eſpiarſe.
Port.	Eſpiarſe.

Das Schiff fortziehen, indem man die an einen ausgeworfenen Wurfanker geſtochene Pferdelinie vermittelſt des Spills einwindet.

EINKÜRZUNGSLINIE.

Holl.	Inkortinglyn.
Dän.	Pertlien at forhale Skibet med.
Schw.	Pertlina at förhala Skeppet med.
Engl.	Warp.
Franz.	Toueé.
Ital.	Toneggio, uſta o due toneggj impiombati per remolcarſi.

Span.

Span. Espia, ayuste de dos calabrotes.
Port. Espia.

Zwey aufeinander gestochene oder zusammengespliste Pferdelienen, die zum Werpen an ein Wurfanker befestigt werden.

EINLADEN, s. Laden.

EINLASSEN.

Holl. Inlaaten.
Dän. Indlade, Indkæve.
Schw. Inläta.
Engl. To fill up a mortise with it's tenon.
Franz. Emmortoiser.
Ital. Incastrare, indentare.
Span. Endentar, encajar.
Port. Encaixar.

Einfugen, Einkeepen. So ist zum Beyspiel das spitze Ende oder die Pinne eines Holzes in ein dazu passendes Loch eingelassen. Die Deckbalken sind mit Schwalbenschwänzen in die Balkweger eingelassen.

EINLAUFEN, in einen Hafen &c.

Holl. Inloopen.
Dän. Indlöbe.
Schw. Inlöpa.
Engl. To sail into the harbour.
Franz. Entrer dans le port, donner dedans.
Ital. Entrare nel porto.
Span. Entrar en el puerto.
Port. Entrar no porto.

In einen Hafen hineinsegeln.

EINLAUFEN.

Holl. Inloopen.
Dän. Inlöbe.
Schw. Inlöpa.
Engl. To touch, to call at any port, to put into a harbour.
Franz. Relacher, faire escale dans un port.
Ital. Far scala.
Span. Arribar.
Port. Arribar.

Gewöhnlich versteht man darunter aus Noth in einen Hafen hineinsegeln, oder einen Hafen anthun, um das Schiff daselbst von dem erlittenen Schaden auszubessern.

EINMASTIGES Fahrzeug.

Holl. Eenmastig Vaartuig, een Vaartuig met eene mast.
Dän. Eenmastig Fartöj.
Schw. Enmastad Fartyg.
Engl. A Sloop or a vessel with a single mast.
Franz. Batiment à un mât.
Ital. Bastimento che ha un solo albero.
Span. Balandra.
Port. Chalupa.

Ein Fahrzeug das nur einen Mast führt. Dahin gehören einmastige Huker, Galeoten, Galeassen, Jachten, Kutter, Huker-Jachten, Espingen, Schlupen, Schmacken, Wrakeken, Böte und schwere Jollen. Im strengsten Verstande rechnet man auch Fahrzeuge darunter, die nur einen grossen und einen Fockmast haben, oder die keine Fregatten Takelasche führen.

EINNEHMEN die Segel, s. die Segel bergen.

EINPALMEN.

Holl. Inpalmen.
Dän. Indpalme.
Schw. Inpalma.
Engl. To haul in a rope.
Franz. Haler un cordage à bord.
Ital. Inpalmare, alar dentro.
Span. Inpalmar, alar dentro.
Port. Alar dentro.

Ein Tau mit der Hand einholen.

EINPLACKEN, Haar und Papier hinter die Spikerhaut.

Holl. Haar en Pampier of Plok tot een Spikerhuid aanleggen of inplakken.
Dän. Udstoppe Forhudningen.
Schw. Upstoppa Förhydningen.
Engl. To apply the sheathing-hair to a ship's bottom.
Franz. Ploquer.
Ital. Mettere della lana e carta straccia per il doblagio.

Span.

Span. Aforrar el embono.
Port. Pôr o pelo para el forro del navio.

Kuhhaar und Papier an den untern Theil des Schiffbodens kleben, auf welchen die Spikerhaut gelegt werden soll. Es geschiehet solches in der Absicht, damit die Würmer, wenn sie auch die Spikerhaut durchfressen haben, noch nicht sogleich der innern Haut schaden können. s. Spikerhaut.

EINREEFEN, die Segel, s. Reesen.

EINSCHEEREN, Taue oder Läufer.

Holl. Inscheeren.
Dän. Indskiære.
Schw. Inskåra.
Engl. To reeve.
Franz. Passer une manoeuvre dans ses poulies, cosses &c.
Ital. Guarnire.
Span. Guarnir los motones.
Port. Gornir os cabos.

Das Ende eines Taues durch das Auge eines Blocks oder durch eine Kausch, Ringbolzen &c. stechen. So wird z. B. ein Tau oder Läufer durch alle Augen der Blöcke geschoren die zu einem Takel oder zu einer Gien dienen sollen.

EINSCHIFFEN.

Holl. Inscheepen.
Dän. Indskibe.
Schw. Inskeppa.
Engl. To embark.
Franz. Embarquer.
Ital. Imbarcare.
Span. Embarcar.
Port. Embarcar.

In ein Schiff Waaren einladen. Besonders aber nimmt man das Wort hier in dem Verstande, wenn eine Kriegsmacht eingeschifft wird, wobey sehr vieles zu beobachten ist. Man schiffet Soldaten zu Pferde und zu Fusse in ein Schiff ein, nebst dem was sie zu den Unternehmungen auf dem festen Lande gebrauchen. Zum Einschiffen werden zuerst Transportschiffe herbeygebracht, und im Fall der Noth, wenn es an Transportschiffen mangelt, nimmt man die Kauffahrer in Beschlag, die man in dem Hafen findet. Diese zusammengebrachte Schiffe, sie mögen aufgebracht seyn woher sie wollen, laden ihre Waaren, wenn sie welche führen, in angewiesene Magazinen aus, wo sie auf Rechnung des Rheders verkauft werden können. Man bezahlt solche Schiffe gut, aber man giebt auch Acht, dass die Fahrzeuge stark und brauchbar sind, auch mit allem nöthigen Tackelwerk und gehöriger Schiffmaatschaft versehen sind. Man hütet sich, alte schlecht gebauete und schlecht besegelte Schiffe zu nehmen, und setzet die Anzahl der Matrosen, welche auf demselben seyn sollen, beym Verdingen fest. Der Schiffer ist auch verbunden, auf eine gehörige Zeit Holz, Wasser und Lebensmittel für das Volk einzunehmen, damit es an nichts fehle. Zu den Pferden werden die plattesten gewählet, welche nicht zu tief gehen, näher ans Land kommen, und den Pferden beym Ausschiffen ein Stück Weges, so sie schwimmen müssen, ersparen helfen. Sie müssen aber hoch genug unterm Deck seyn, damit die Pferde mit den Köpfen nicht anstossen, und breit genung, damit zwey Reihen mit den Köpfen gegen einander gekehret, jedes in einem besondern Stande darin stehen können, und noch Platz für die Mannschaft bleibt, so futtern soll. Man besorget auch Krippen, Futterkasten und Netze zum Heu. Der Fussboden wird bestrichen, die Ringe, daran die Hanggurte befestiget sind, werden angeschlagen, imgleichen die Haken, daran man die Wassereimer zum Tränken anhängt. Es werden den Pferden Schaffelle an der Brust und hinten angebunden. Das Futter für die Pferde wird auf andern Schiffen mitgeführet. In den Transportschiffen, für die Soldaten, werden zwischen den Verdecken Britschen zum Liegen und Leisten oder Recken fürs Gewehr angeschlagen. Jedes Kriegschiff hat seine besonders zugetheilten Transportschiffe zu begleiten, für die es stehn muss. Die Landoffiziere untersuchen, ehe die Soldaten eingeschifft werden, auf den Schiffen das Brod, Fleisch, Wasser und die übrigen Lebensmittel, so auf die Schiffe gebraucht werden; ein Seeoffizier aber muss jedes Transportschiff untersuchen, ob es gut und dicht kalfatert sey, denn dafür muss er hernach stehen. Alles was sich hernach auf der Fahrt am Takel und Segelwerk untüchtig zeigt, ist seiner Aufsicht entgangen, und hätte nicht angenommen werden sollen; wiewohl man nicht allemal nach aller Strenge darauf halten kann, weil nicht immer genungsame Transportschiffe zu bekommen sind. Für das Pulver und andere zur Artillerie gehörige Vorräthe werden besonders gute Fahrzeuger auserlesen, und die Behältnisse, worinn es liegt, werden sorgfältig mit Brettern ausgeschlagen, damit sie nicht Feuchtigkeit an sich nehmen.

Auf

Auf diesen Fahrzeugen wird niemals Feuer angezündet, sondern das Schiffsvolk behilft sich mit kalter Küche. Da ihre Gesellschaft für andere auf den übrigen Schiffen gefährlich ist, so werden sie mit besonderen Flaggen ausgezeichnet. Die geladenen Bomben werden jede besonders in eine Kiste gepackt. Die Fässer mit eisernen Bändern kommen nie zusammen zu liegen, damit durch das Schlingern des Schiffs mit denselben kein Schaden geschehe. Die Soldaten bekommen Kammeratschaftsweise Hausrath, Fässer zum Wasser, Gefässe zum Wein, Oel und Essig, Matten darauf zu liegen, Netze das Gesalzene ins Wasser zu hängen, Löffel und Schüsseln, und einen Sack ihre Röcke hineinzustecken, denn diese werden sogleich ausgezogen, so wie sie in die Schiffe einsteigen, und die Westen werden umgedrehet, um solche nicht zu beschmutzen. Sie bekommen Besem, Lichter und mancherley Kräuter zum Räuchern, besonders Wacholderbeeren, Rosmarin und Lavendel. Zum Ballast in den Kriegsschiffen bedient man sich zuweilen der Landkanonen. Es muss aber ein jedes Stück Geschütz sein völliges Geräthe, als: Lavetten, Unterlagen, Keile, Handspaken, Kugeln und Schanzzeug bey sich haben, damit wenn die Schiffe gleich zerstreuet werden, man in jedem doch fertige Kanonen finde. Zu den Vorräthen überhaupt werden besondere Fahrzeuge bestimmt, und daraus nur auf gewisse Tage in die übrigen Schiffe ausgegeben. Die Hospitäler erfordern gleichfalls ihre Fahrzeuge. Wenn die Einschiffung der Truppen geschehen soll, so werden dieselben benachrichtiget, zu welcher Zeit sie am Hafen versammlet seyn sollen. Sie schicken das, was sie nicht mit sich führen können, an den Bord der Schiffe, dazu sie gehören, denn die Eintheilung ist ihnen schon zum voraus bekannt gemacht. Hier nun nähern sich alle Schaluppen der Kriegsschiffe den Transportschiffen und alle andere die sich im Hafen befinden. Jedes Regiment vertheilet sich in so viele Haufen, als es Schiffe haben soll, und muss durchaus keines des andern Schlupen nehmen.

Ist der Hafen nicht weit, so überläfst man ihn der Kavallerie, und die Infanterie schifft sich von der Rhede ein. Die Kapitains der Kriegsschiffe geben Korporals vom Seevolk in die Schaluppen, welche die Fahrt betreiben. Können die Fahrzeuge von der Reuterey nicht nahe genung ans Ufer kommen, so müssen die Pferde auf andern Fahrzeugen unter Wind auf die Transportschiffe gebracht werden, wie man denn überhaupt, so viel möglich, zum Einschiffen Windstille erwählt. Man bauet verschiedene Brücken, worauf die Pferde in die Schaluppen geführet werden, damit es desto geschwinder gehe, auch weniger Hindernisse zu besorgen bleiben. Ueberhaupt müssen die General-Offiziers bey der Einschiffung der Truppen alles anzuwenden suchen, dass die genaueste Ordnung beobachtet und die getroffene aufs vollkommenste befolget werde. Es ist gut dass man sich im Voraus mit Schaluppen versehe, die bey dem Wiederausschiffen der Truppen bereit sind, damit man in breiten Fronten und stark landen könne.

Auch ist es dienlich, wenn diese Schaluppen platter als die gewöhnlichen gemacht sind, aber doch so, dass sie bey der Bewegung der See noch brauchbar bleiben. Ferner wenn sie vorn eine Blendung mit Schiesscharten für die Drehbassen haben, und dass diese zu Niederschlagbrücken dienen, wenn man landet. Es ist besser wenn die Schaluppe an Bord der grossen Schiffe genommen, als wenn sie zerleget werden, deswegen sie nicht so gross seyn dürfen, damit sie bequem am Bord liegen können, wenn dasselbe sein Boot nach sich schleppt. f. Landen und Transportschiff.

EINSCHIFFUNG.

Holl. Het inscheepen, de inscheeping.
Dän. Indskibning.
Schw. Inskeppning.
Engl. Embarkation.
Franz. Embarquement.
Ital. Imbarcamento.
Span. Embarco.
Port. Embarco.

EINSETZEN, Masten.

Holl. Masten inzetten.
Dän. Indsætte master.
Schw. Sätta in masterna, förmasta.
Engl. To mast.
Franz. Arborer les mâts, mâter.
Ital. Arborare.
Span. Arbolar un navio.
Port. Mastriar.

Die Masten in ein Schiff setzen. Wie diese Arbeit geschiehet, wird man unter dem Artikel Mastenkran finden.

EINSETZEN, das Boot oder die Schlupe.

Holl.	Het Boot inzetten.
Dän.	Indsætte.
Schw.	Sätta in.
Engl.	To hoist and take the boat on board.
Franz.	Mettre la chaloupe dedans ou à bord.
Ital.	Arrizzare la lancha.
Span.	Arrizar la lancha, el bote.
Port.	Arriçar a lancha.

Das Boot oder die Schlupe wieder ins Schiff setzen, wenn solche auf der See gebraucht worden. Es ist diese Arbeit das Gegentheil von aussetzen. Wenn das Boot eingesetzt werden soll, so bringt man solches vorher an die Seite des Schiffs, und hakt die Blöcke der Nocktakel, wie auch die Blöcke des grossen und des Fockseitentakels in die an dem Vor- und Hintersteven des Boots befindlichen eisernen Ringe. Alsdann holt man dasselbe, vermittelst der Nocktakel, in die Höhe, und bringt es mit den Seitentakeln ins Schiff. f. Aussetzen.

EINSTECHEN, ein Reef, f. Ein Reef einbinden.

EINSTECHEN, seewärts.

Holl.	T' zeewaarts insteeken.
Dän.	Stikke i Söen.
Schw.	Sticka i Sjön.
Engl.	To stand off.
Franz.	Avoir le cap à la mer.
Ital.	Far rota al largo.
Span.	Correr al largo.
Port.	Correr ao largo.

Seinen Cours nach der See zu nehmen.

EINSTECHER.

Holl.	Insteeker.
Dän.	Indsat Oplænger.
Schw.	Insatt upplänga.
Engl.	A piece of timber employed to remplace a removed futtock.
Franz.	Allonge postiche.
Ital.	Stamenale o scarmoto posticcio.
Span.	Jenol postizo.
Port.	Braço postiço.

Wenn ein Innholz verfault ist, so wird solches abgenommen oder abgesäget, mit einem andern Stück wieder ergänzt und mit dem noch gesunden Theil zusammengefügt und verbolzt. Dieses Stück nennet man einen Einstecher. Ist das Innholz aber nur etwas an der Seite der Planken oder der Dicke nach verfault, so wird diese verfaulte Stelle abgedeisselt und darinn eine Lapp gesetzt.

EINWEICHEN der Seiten des Schiffs oder der Innhölzer, f. Einfall.

EINWINDEN, das Ankertau, f. Anker No. 107. 108. 109.

EINZIEHEN der Seiten des Schiffs, f. Einfall.

EIS.

Holl.	Ys.
Dän.	Iis.
Schw.	Is.
Engl.	Ice.
Franz.	Glace.
Ital.	Ghiaccio.
Span.	Hielo.
Port.	Gelo.

Ein fester Körper in den sich das Wasser verwandelt, wenn es einen bestimmten Grad der Kälte ausgesetzt wird. Es verliehrt nämlich dadurch einen Theil seines Elementarfeuers, oder es wird demselben der erforderliche Grad der Wärme entzogen, der zur Bewirkung der Flüssigkeit nöthig ist. Auf solche Weise entsteht das Eis in den kalten Gewässern beym Nord- und Südpol. Diese ungeheuren Massen stossen nach und nach zusammen, und scheinen an mehrern Stellen eine hohe Küste zu seyn, welche für Schiffe äusserst gefährlich wird, weil es selten möglich ist, ihre Bewegung zu kennen, die theils durch Ströme, theils aber auch durch Winde verursacht wird. Ein Stück Eis das ungefähr 600 bis 1000 Schritt im Umfange hat, nennen die Seeleute ein Schofs Eis, hingegen ein Stück das grösser ist und wol eine Meile im Umfange haben mag, eine Eis-Flarde, und ein unübersehbares und festliegendes Eis heisst ein Eis-Feld.

Das EIS fängt an zu gehen.

Holl. Het Ys vangt aan the gaan, daar is een Ysgang op de revier.
Dän. Elven slaaer op.
Schw. Isen lofsnar.
Engl. The ice begins to break.
Franz. La riviére a debaclé.
Ital. Il ghiaccio del fiume si scioglia e rompe.
Span. El hielo del rio se rompe.
Port. O gelo do rio se desfaz e va rio abaixo.

Wird von dem Eise eines Flusses gesagt, wenn solches wieder auseinander geht und von dem Strom fortgeführt wird.

Ein vom EISE besetztes Schiff.

Holl. Een Schip dat van't Ys bezet is.
Dän. Et Skib som er besat eller fast i Isen.
Schw. Et Skepp som är besatt eller fast i Isen.
Engl. A ship inclosed between the ice.
Franz. Navire pris dans les glaces.
Ital. Bastimento imbarazzato nel ghiaccio.
Span. Un navio embarazado de los hielos.
Port. Hum navio embaraçado nos gelos.

Ein Schiff das ganz vom Eise eingeschlossen ist.

EISBANK, EISBERG, s. Eisfeld.

EISBAUM, s. Eisbock.

EISBOCK oder EISBRECHER.

Holl. Ysbreeker.
Dän. Iisbryder.
Schw. Ispäle, Isbrytare.
Engl. Ice-breakers.
Franz. Souillard, ou brise-glace.
Ital. Pali battuti nel fondo d'un fiume per rompere il ghiaccio.
Span. Un caballete para romper los pedazos del hielo que van rio abajo.
Port. Hum cavalhete para romper os pedaços de gelo que vaõ rio abaixo.

Wird diejenige Verwahrung genannt, so man insgemein vor die Joche der Brücken zu legen pflegt, um die Gewalt des treibenden Eises abzuhalten, damit die Joche dadurch nicht beschädigt werden. Man pflegt sie auf unterschiedene Art einzurichten, wobey man hauptsächlich auf die Gewalt des Stroms Rücksicht nehmen muss. Die besten sind diejenigen, wo man oberhalb des Flusses hundert Schritte und noch darüber von dem Joche entfernt, drey oder mehrere Pfähle in nicht grosser Weite von einander, so einrammen läfst, dafs der näheste gegen dem Joch der höchste, und die andern vor ihm immer an ihrer Höhe abnehmen. Ueber diese Pfähle wird alsdann der Eisbaum gelegt, in welchen die Köpfe oder Pfähle mit Zapfen eingelassen werden, und der durch eiserne Klammern mit ihnen verbunden ist. Er selbst hat einen scharfen Rücken und wird so schief gelegt als es seine Länge zulassen will; denn je schräger er liegt, je stärker widersteht er der Gewalt.

EIS-FELD.

Holl. Ys-veld.
Dän. Iisfelt eller Iisfæld.
Schw. Isfält.
Engl. Island or field of ice.
Franz. Banc de glace.
Ital. Banco di ghiaccio.
Span. Banco de hielo.
Port. Banco de gelo.

s. Eis.

EIS-FLARDE.

Holl. Ys-flaarde.
Dän. Iisflag.
Schw. Isflake.
Engl. Great flake of ice.
Franz. Glaçon d'une grande etendue.
Ital. Pezzo grande di ghiaccio, d'una miglia incirca.
Span. Pedazo grande de hielo.
Port. Pedaço de neve, de gelo.

s. Eis.

EIS-GANG.

Holl. Ysgang.
Dän. Iisgang.
Schw. Isgång.
Engl. The breaking up of the ice.
Franz. Debacle.

Ital. Lo scioglimento d'un fiume ch'è stato ghiacciato.
Span. Rompimiento del hielo y andar sueltos los pedazos rio abajo.
Port. Descongelaçaõ e rompimento de hum rio.

Es ist ein Eisgang, wenn die Stücken Eis mit dem Strom fortgetrieben werden. Es ist ein schwerer Eisgang, wenn die Stücken grofs und die Zahl derselben sehr beträchtlich ist.

EISGANG (auf Grönlandsfahrern).

Holl. Ysgang.
Dän. Iisgang.
Schw. Isgång.
Engl. The first lining of the bow.
Franz. Le premier renfort de la proue d'un pêcheur de baleine.
Ital. Il primo dobblaggio o rinforzo della prua d'un pescatore di balena.
Span. Forro de la proa, para defender del hielo los barcos destinados a la pesqueria de ballenas.
Port. O primo forro da prua de hum pescador de balea.

So heifst die erste Verdoppelung von Planken an der äussern Seite des Vorschiffs. Auf diese wird noch eine zweyte gelegt, welche man den Buslappen nennt. Beyde dienen dazu, das Schiff gegen das Eis zu schützen.

EIS - JACHT.

Holl. Ys-jagt, jaagschuit op't Ys.
Dän. Iis-jagt.
Schw. Is-jakt.

Ein kleines Fahrzeug das man statt eines Schlittens gebraucht auf dem Eise zu segeln. Um es stillstehend zu machen wird ein hinten befestigter scharfer eiserner Bolzen ins Eis gedrückt. Man regiert es ebenfalls mit einer Art Steuer, das ins Eis schneidet.

EIS - SCHOLLE oder ein Schofs Eis.

Holl. Schot-Ys.
Dän. Iiskolle.
Schw. Isskålla.
Engl. Flake of ice.
Franz. Glaçon.
Ital. Pezzo di ghiaccio.
Span. Pedazo de hielo.
Port. Pedaço de gelo.
s. Eis.

EISEN.

Holl. Yzer.
Dän. Jern.
Schw. Järn.
Engl. Iron.
Franz. Fer.
Ital. Ferro.
Span. Hierro.
Port. Ferro.

Ein bekanntes hartes schweres und schwärzliches Metall, das beym Schiffbau von unendlichem Nutzen ist. Man macht davon Kanonen, Anker, Dreggen, Bolzen, Spiker, Hängen, alle Arten Beschlag &c. Das Eisen wird den Schmieden gewöhnlich in Stangen von 12 bis 14 Fufs Länge verkauft, welche theils platt, theils rund und theils viereckigt sind. Man unterscheidet diese drey Arten Stangen mit dem Namen Stafeisen, Rundeisen und viereckigtes oder Stangen-Eisen. Schiffe die Eisen laden, müssen jederzeit Planken zwischen die Stangen legen, damit der Schwerpunct des Schiffs nicht zu tief zu liegen komme und das Schiff zu steif werde.

Staaf - EISEN oder Staf - EISEN.

Holl. Staaf-yzer.
Dän. Plat Stang-Jern.
Schw. Plat Stång-järn.
Engl. Flat iron-bars or staves.
Franz. Fer plat.
Ital. Ferro piatto.
Span. Hierro en plancha ó tiradera planchuela.
Port. Ferro em plancha.

Eisen in Stangen die ungefähr 10 bis 12 Fufs Länge haben und dabey 2 bis 3 Zoll Breite und ungefähr 4 Linien Dicke. Hat es etwas wenigere Breite, so wird es auch Schaar-Eisen genannt. s. Eisen.

Rund - EISEN.

Holl. Rond Yzer.
Dän. Rund Stang-Jern.
Schw. Rund Stång-järn.

Engl.

Engl. Round iron bars.
Franz. Fer rond.
Ital. Ferro rotondo.
Span. Barras de hierro.
Port. Brequinha.

Runde eiserne Stangen, die ungefähr ¾ Zoll im Durchmesser haben. Die Schmiede verfertigen gewöhnlich daraus die Bolzen. f. Eisen.

Stangen-EISEN oder viereckigtes Eisen.

Holl. Vierkant Staaf-yzer.
Dän. Firkantig Stang-Jern.
Schw. Fyrkantig Stång-Järn.
Engl. Square iron bars.
Franz. Fer carré.
Ital. Ferro quadrato.
Span. Hierro cuadradillo.
Port. Ferro quadrato.

Viereckigte Stangen Eisen von ungefähr 2 Zoll Dicke. f. Eisen.

EISEN der Gefangenen, f. Bujen der Gefangenen.

Scharf-EISEN, f. Scharfeisen.

Kalfat-EISEN, f. Kalfateisen.

Rabatt-EISEN, f. Rabatteisen.

Dicht-EISEN, f. Dichteisen.

Boden-EISEN, f. Bodeneisen.

Schmal-EISEN, f. Schmaleisen.

Plank-EISEN, f. Plankeisen.

Schar-EISEN, f. Schareisen.

Spiker-EISEN, f. Spikereisen.

Dötel-EISEN, f. Döteleisen.

Lasch-EISEN, f. Lascheisen.

EISENKRANKES Schiff.

Holl. Yzerziek Schip.
Dän. Spiger-syget Skib, naar Bolter og Spiger ere afröstede.
Schw. Spik-siukt Skepp, när bultar och spikar äro afrostade, och toma hål til läck.
Engl. Iron sick.
Franz. Se dit d'un vieux vaisseau dont les ferrures sont usées par la rouille e jouent.
Ital. Si dice d'un bastimento del quale la ferratura è arrugginita e gioca.
Span. Esto se dice de un navio cuando el herraje se cubre de orin.
Port. Se diz quando o ferragem de hum navio se cubre de ferrugem.

Wird von einem Schiff gesagt, dessen Eisenwerk viel vom Rost gelitten hat, und dadurch los wird.

EISENWERK eines Schiffs.

Holl. Yzerwerk.
Dän. Jernwerk.
Schw. Järnverk.
Engl. Iron-work.
Franz. Ferrure.
Ital. Ferratura.
Span. Herraje del navio.
Port. Ferragem.

Die sämmtlichen zum Bau eines Schiffs erforderlichen Bolzen, Spiker, Puttingen, Hängen und Beschlag aller Art.

EISERNBAUM (beym Kahnbauer) f. Kuhfuss.

EISERNE Platte, f. Platte.

EKLIPTIK.

Lat. Ecliptica, Orbita Solis annua, Circulus signifer.

Ein gröster Kreis der Himmelskugel, welchen der Mittelpunct der Sonne durch seine eigne Bewegung von Abend gegen Morgen jährlich einmal zu durchlaufen scheint. - Der scheinbare jährliche Weg der Sonne. Dieser Kreis ist Fig. XII. durch E L vorgestellt, wobey A Q den Equator, P den Nordpol, Q den Südpol, PS die Weltaxe und HR den Horizont bezeichnet. Die Griechen haben diesen Kreis von den Eklipsen oder Finsternissen, die sich allezeit nahe bey denselben ereignen, zuerst Ekliptik genannt.
Der

Der Winkel A v E, unter welchem sich die Ekliptik mit dem Equator durchschneidet, heisst die Schiefe der Ekliptik. Er ist gegen $23\frac{1}{2}°$. s. Weltsystem, Thierkreis.

ELBKAHN.

Holl.	Groot vaartuig op de Elve.
Dän.	Et Fart
Schw.	Et Fartyg bå Elb-strömen.
Engl.	A sort of flat-bottomed lighter employed on the Elbe.
Franz.	Un grand bateau de l'Elbe, a fond plat.
Ital.	Un grande battello obarca della Elba.
Span.	Una barca grande de la Elba.
Port.	Huma barca grande.

Ein plattes Fahrzeug, welches von dem Fluss, worauf es seine meisten Fahrten verrichtet, nämlich von der Elbe, seinen Namen führet. Es hat so wie der Oderkahn, sowohl einen zugespitzten Vordertheil als auch Hintertheil. Die Spitze des Vordertheils, welche 18 Fuss lang ist, heisst der Schoff oder Schaft, die 14 Fuss lange Spitze des Hinterheils aber der Stand.

Beyde Spitzen werden in besonderen Stücken, die man Schahlspitzen nennt, an den Kahn angesetzt. Der Boden ist ganz von Eichenholz und erhält nur einige wenige Blade. Dagegen wird auf der Zusammenfügung oder der Nuth, zweyer benachbarter Bodenbohlen, ein verpichter Spund versenkt. Der Elbkahn erhält nur zwey Planken. Die unterste, welche beynahe senkrecht auf dem Boden des Kahns steht, und die Bruhne genannt wird, ist von Eichenholz, die oberste Planke ist aber nur Kiehnenholz und dünner als die Bruhne. Der Kahn erhält keine Binnung und Futterung, sondern dagegen auf dem Vorder- und Hintertheil an jeder Seite des Kahns ein Kappstück, zwischen beyden Kappstücken aber auf jeder Seite des Kahns eine Latte. Das Kappstück wird bloss auf der obersten Planke aufgenagelt, und daher unten sehr dünn abgeschärft. Auf den Kappstücken und Latten kömmt noch ein Riessbord zu stehen. Die Kajüte heisst auf diesen Kähnen Bude. Sie ist 18 Fuss von dem Hintertheil entfernet und wird nur von leichten Tischlerdielen zusammengesetzt. Das Steuerruder, welches nur aus einem gekrümmten Helmholze und einer Wasserdiele besteht, wird bloss mit einem starken eisernen Bolzen auf dem Hintertheil des Kahns befestiget. Ein Elbkahn pflegt 70 Fuss lang, und in der Mitte des Bodens $8\frac{1}{2}$, im Bord aber $10\frac{1}{2}$ Fuss breit zu seyn. Uebrigens wird er, ausser den benannten veränderten Stücken, eben so wie eine Holzgelle, verfertiget und aufgebauet. s. Holzgelle.

ELGER.

Holl.	Elger, Helger.
Dän.	Fiske-Lantse.
Schw.	Fisk-lans.
Engl.	Fish-gig.
Franz.	Foène.
Ital.	Fiocina.
Span.	Fisga.
Port.	Fisga.

Ein eisernes Werkzeug, Fig. 255. das wie ein Kamm gestaltet ist, dessen Zähne mit Widerhaken versehen sind. An diesem Kamm befindet sich ein ziemlich langer Stiel a. vermittelst welches man denselben wie einen Pfeil auf Fische wirft, die sich in der Nähe befinden. Wenn solche getroffen sind, kehrt sich das obere Ende des Elgers, wegen des daran befindlichen Gewigts, um, und der Fisch kömmt mit dem Rücken unten zu liegen und man holt ihn alsdann mit einer an dem Elger befestigten Lien b. an das Schiff. Man bedient sich auch des Elgers um Aale zu fangen, indem man nämlich den Elger hie und da in den Grund stösst, damit die Aale zwischen den Zähnen mit Widerhaken besitzen bleiben.

EMBARGO.

Holl.	Beslag, Embargo.
Dän.	Embargo, Beslag paa Skibe.
Schw.	Embargo, Beslag på Skepp.
Engl.	Embargo.
Franz.	Embargo.
Ital.	Imbarco sopra i bastimenti, arresto.
Span.	Embargo.
Port.	Embargo.

Ein Arrest oder Beschlag auf Schiffe. s. Beschlag.

EMBOLON. *Lat.* Rostrum.

So hiess bey den Alten der Schiffsschnabel, der an und für sich aus Holz bestand, welches stark mit Eisen beschlagen war. s. Chalcembolum.

EMMER.

EMMER-Segel, f. Segel.

EMPHRACTA.

Waren bedeckte Fahrzeuge bey den Alten.

ENCHIRIDION. *Lat.* Capulum, manubrium.

So hiefs bey den Griechen das oberfte Ende eines Riems, an welches die Royer anfafsten; der mittlere Theil hingegen hiefs *ourakos* und der unterfte oder das Blatt *ptera*.

ENCLIMA.

Hiefs bey den Alten der Kopf oder das oberfte Ende des Steuers.

ENDBETEL, f. Betel.

ENDJE.

Holl. Endje Touws.
Dän. En Toug-Ende, Tamp.
Schw. Tåg ände.
Engl. A rope's end, a fhort piece of rope.
Franz. Bout de corde.
Ital. Corto pezzo d'un capo.
Span. Trozo de cabo.
Port. Troço de cabo.

Eine Dagge oder ein kurzes Ende von einem Tau, womit gewöhnlich die Matrofen beftraft werden.

ENGE, Meer-ENGE, f. Straffe.

Land-ENGE, f. Landenge.

ENKOILIA. *Lat.* coftæ.

So hieffen bey den Alten die Ribben oder Innhölzer eines Schiffs. Hefychius nennt fie *nomeis*.

ENKOPA.

Royepforten oder Gaten auf den Fahrzeugen der Alten.

ENKOPIN.

Scheinen bey den Alten die Zwifchenräume zwifchen den Ruderbänken an den inwendigen Seiten des Schiffs bedeutet zu haben.

ENORMISMATA.

So hieffen bey den Alten die Rheden oder Stellen wo Schiffe feftgemacht und verteuet wurden, man nannte fie auch *faloi*, *katarseis*, *ormoi* und *uphormoi*, von welchen letztern Benennungen die noch jetzt gebräuchlichen italiänifchen Wörter *ormeggiare* und *ormeggiatura* ihren Urfprung haben.

ENTERBEIL, f. Beil.

ENTERDREG, f. Dreg.

ENTERHAKEN an den Nocken der Raaen eines Branders.

Holl. Haaken of Dreggen aan de Nokken van de Raaen van een Brander.
Dän. Enterhager eller Raahager paa Nokken af Under-Raaerne.
Schw. Järn Krokar på nockarna.
Engl. Sheer-hooks.
Franz. Grapins de brûlot ou grapins de bout de vergue.
Ital. Rampegoni.
Span. Arpeos.
Port. Arpeos.

Haken, welche die Geftalt der Fig. 537. haben, fie werden an die Nocken der Raaen eines Branders befeftigt, damit fie in das feindliche Tauwerk faffen, und das Schiff welches durch den Brander angefteckt werden foll, fefthalten.

ENTERLOPER, f. Avanturiers (im zweyten Verftande).

ENTERLUKEN.

Holl. Enterluiken.
Dän. Entreluger.
Schw. Enterlukor.
Engl. Scuttles upon the fore-caftle and quarter-deck for a retreat by boarding.
Franz. Ecoutillons fur les gaillard pour fe retirer quand l'ennemi a abordé.
Ital. Boccaporte fopra il caftello e caffaro per poterfi ritirare quando il nemico ha abordato.
Span. Efcotillones del alcazar y caftillo para retirarfe cuando los enemigos abordan al navio.

Port.

Port. Escotilhas do castello e da tolda para retirarse quando os inimigos abordam.

Kleine Luken auf der Back, Schanze und Hütte, durch welche sich die Mannschaft unters Deck retirirt, wenn sie nach geschehener Enterung an diesen Stellen in die Enge getrieben worden. Sie suchen alsdann unter dem Deck den Feind durch das Rösterwerk oder auch durch das Deck von Tauen mit Flinten und Piken zu schaden. s. Entern.

ENTERN.

Holl. Enteren.
Dän. Entre.
Schw. Entra eller äntra.
Engl. To board a ship.
Franz. Aborder un vaisseau.
Ital. Abordare, arrembare.
Span. Abordar al enemigo.
Port. Abordar, arpar ou arpoar os navios.

Ein feindliches Schiff auf der See mit Haken und Enterdreggen an sich ziehen, um dasselbe zu ersteigen und sich Meister davon zu machen.

In alten Zeiten, vor Erfindung der Kanonen, war das Entern eine der gewöhnlichsten Unternehmungen, und selbst noch in den neuern Zeiten. Die Franzosen waren insonderheit darinn den Engländern sehr überlegen. So hatte z. B. der berühmte *Duguai Trouin* zu Ludwig XIV Zeiten sein ganzes Ansehn blos seiner Geschicklichkeit im Entern zu danken; der furchtbare *Jean Bart* und der *Chevalier Forbin* kannten keine andere Art zu streiten als diese. Die Engländer sollen daher zuerst das Einziehen der Schiffs-Seiten erfunden haben, und seitdem dieses die mehrsten Nationen befolgt haben, wird der Sieg auf Kriegsschiffen gewöhnlich mit dem schweren Geschütz entschieden und das Entern ist fast gar nicht mehr möglich, ausgenommen bey denen Schiffen, die auf- und niederstehende Seiten haben. Kaper und Korsaren suchen wegen ihrer Ueberlegenheit an Mannschaft die Kauffahrer gewöhnlich gleich zu entern, theils weil ihnen dieses den Sieg eher verspricht, theils aber auch um das feindliche Schiff mit der Takelasche und Ladung ganz in ihre Hände zu bekommen.

Es ist das Entern überhaupt ein sehr kühnes und misliches Unternehmen, denn die Folge davon ist jederzeit ein sehr hartnäckiges Gefecht auf dem erstiegenen Schiffe, insonderheit wenn beyderseitige Besatzungen entschlossene Vertheidiger sind. Nicht allemal endiget sich dieses Gefecht damit, daſs das geenterte Schiff erobert wird, sondern oft werden die Ersteiger mit Verlust zurück getrieben, oder wol gar gänzlich niedergehauen und zu Gefangenen gemacht, wenn nämlich die Enterdreggen und Haken des Feindes abgehauen und das Schiff mit Spieren wieder abgestossen worden. Ehe also ein Kapitain zu entern sucht, muſs er vorher wol die Stärke der Mannschaft des Feindes kennen, weil er sonst Gefahr läuft selbst geentert zu werden.

Wenn ein Schiffskapitain entern will, so postirt er auf die erhabenen Stellen des Schiffs, nämlich auf der Back und Schanze, einen Theil der entschlossensten Mannschaft zum Ueberspringen in das feindliche Schiff und nähert sich demselben unter verdoppeltem Kanonen-Feuer. Ist er so nahe gekommen, daſs die Kanonen nicht mehr gebraucht werden können, so macht er die Stückpforten nach und nach zu, damit der Feind keinen Eingang in diese finde und auch kein Feuer hineinwerfe. Die Matrosen und Seesoldaten, welche zur Bedienung der Kanonen gebraucht worden, kommen alsdann ebenfalls aufs Deck und unterhalten das Musquetenfeuer; auch werden Granaten unter die Feinde geworfen und aus dem leichten Geschütz der Back und Schanze, wie auch aus den Drehbassen der Marssen mit Schrot auf sie gefeuert. Ebenfalls ist ein Schiff, das entern will, mit Stinktöpfen versehen, welches irdene Gefäſse sind, die mit brennbaren und unerträglichen Gestank verursachende Materien angefüllt sind, und am Bugspriet oder an die Raaen aufgehänkt werden, um sie kurz vorher, ehe das Signal zum Entern gegeben wird, anzustecken und auf das feindliche Schiff fallen zu lassen: auch werden vorher Flaschen mit Pulver, Schwefel und andern brennbaren und erstickenden Dampf erregenden Dingen auf das Deck geworfen. Ueberhaupt muſs nichts vernachlässiget werden, um Verwirrung und Schrecken unter die Feinde zu bringen.

Sobald das feindliche Schiff angeholt ist und das Signal zum Entern gegeben, springt die zum Entern bestimmte Mannschaft mit Pistolen, kurzen Säbeln oder Hauern und Enter-Beilen in das feindliche Schiff und wird mit dem Feinde handgemein. Der Feind hingegen vertheidigt sich mit Flinten, Piken und Helleparten. Kauf-

fahrer sind auch wohl mit einem Deck von Tauen (s. dieses) und mit starken auf dem Deck stehenden Schotten, in welchen Schiesslöcher befindlich sind, versehen. Hinter diesen vertheidigt sich die Mannschaft oftmals aufs hartnäckigste, und gewöhnlich wird vorher eine grosse Niederlage unter denjenigen angerichtet, welche das Schiff erstiegen haben, indem solche allenthalben dem Flintenfeuer ausgesetzt sind. An den Seiten der Schiffe liegen auch mit Schrot gefüllte Kisten, die, so bald wie der Feind entert, angesteckt werden.

Ein Schiff zu entern erfordert eine grosse Geschicklichkeit im Manoeuvriren, und kann nach Umständen und der Lage der Schiffe an verschiedenen Stellen geschehen. Am vortheilhaftesten ist es aber, solche Stellung zu nehmen, dass das feindliche Schiff beständig der Wirkung der Kanonen ausgesetzt bleibt, und die seinigen nicht gebrauchen kann, und daher muss derjenige, welcher entern will, suchen das Bugspriet seines Feindes in die grosse Wand zu fangen. Aubin und nach demselben etliche unwissende deutsche Schriftsteller reden inzwischen von einer Enterung, da der Enterer seinen Bugspriet in die grosse Wand des Feindes gebracht hat, welches vielleicht niemals anders geschehen ist, als nur in dem Fall, da der Enterer das feindliche Schiff für schwach genug gehalten hat um die Seiten desselben mit seinen Vorsteven einzujagen. Bey hohler See ist es besser an der Leeseite des Feindes zu entern, weil der Wellenschlag daselbst nicht so heftig ist als an der Luvseite; überdem kann sich der Enterer daselbst, wenn er sollte zurück geschlagen werden, leichter entfernen. Bey sehr ungestümer See ist aber das Entern äusserst gefährlich, weil beyde Schiffe durch die heftige Bewegung und das Aneinanderstossen leicht Schaden leiden und sinken können. Allgemeine Regeln zum Entern lassen sich durchaus nicht geben, weil solches nicht allein von der Lage der Schiffe und der mannigfaltigen Richtung des Windes, sondern auch von unendlich vielen Umständen abhängt, die man nicht vorher wissen kann. Herr *Bourdé de Villehout* hat in seinem *Manoeuvrier* pag. 132-143. etliche Methoden angeführt.

Das ENTERN oder die ENTERUNG.

Holl. Entering, het enteren.
Dän. Entring.
Schw. Entring.
Engl. Boarding.
Franz. Abordage.
Ital. Arrembaggio.
Span. Abordaje.
Port. Abordagem.

Die Handlung des Entern. s. Entern.

ENTERONEIAS oder ENTERONIDA.

Aristophanes scheint hierunter die Bauchdenningen und Weger auf den Schiffen der Alten zu verstehen.

ENTHEMION.

So hiess auf den Schiffen der Alten der unterste Theil des Hinterschiffs. Vielleicht was wir den Pick nennen.

ENTRELOPER, s. Avanturiers im zweyten Verstande.

EPACTRIDES.

Der Name gewisser Fahrzeuge bey den Alten, deren Pollux erwähnt.

EPACTROCELETES.

Der Name gewisser Fahrzeuge bey den Alten, deren Gestalt und Grösse ungewiss ist.

EPAKTROKELES.

Ist bey den Alten nach dem Bericht des Suidas eine Art Raubschiff gewesen, und das Mittel zwischen dem Schiff *epaktris* und *keles*.

EPATROCLE.

Ein gewisses Fahrzeug bey den Alten.

EPHACÆ.

Eine Art Transportschiff bey den Alten, das Volk führte.

EPHOLKIA oder EPHOLKIDES.

So nennt der Scholiast Aristophanis kleine Fahrzeuge oder Böte die an grossen Schiffen befestigt waren, und von denselben fortgeschleppt wurden, sie hiessen auch *Akatia*.

EPIBADES oder EPIBATIDES.

Waren bey den Griechen Transportschiffe, welche dazu dienten, die Seesoldaten zu transportiren.

EPIBATAI.

So hieſſen bey den Griechen die Seeſoldaten, welche von den Lateinern Claſſiarii genannt wurden. ſ. Claſſiarii.

EPIBATHRAI, ſ. Apobathrai.

EPICOPOTERES.

So hieſſen bey den Griechen die Stroppen, womit die Riemen an die Dullen gelegt wurden, ſie wurden auch *tropoteres*, *troppi* und von den Lateinern *ſtruppi* genannt.

EPIDROMOS.

Hieſs bey den Alten das hinterſte oder das Beſahnſegel, und war gröſſer als das *Dolon*.

EPIGEIA, ſ. Apogeia.

EPIKAMPES PARATAXIS.

War bey den Griechen diejenige Schlachtordnung, welche die Lateiner *forceps* nannten, und in welcher die Schiffe die Figur des Buchſtabens V ausmachten. Die Feinde pflegten in dieſem Fall ſich auf eben die Art zu ſtellen, um den eindringenden Theil der Schlachtordnung zu umzingeln.

EPIKOPOI.

So hieſſen auf den Schiffen der Alten diejenigen Royer, welche auf der hinterſten Duft ſaſſen, da hingegen die auf der vorderſten Duft *prokopoi* genannt wurden. Zuweilen findet man auch, daſs epikopoi ſo viel als Kriegsſchiffe bedeutet hat.

EPISEION.

Der Bogen auf dem Hintertheil von den Schiffen der Alten, unter welchem der Steuermann ſaſs. Man hat auch zuweilen ſo viel als einen Flügel, Wimpel oder Stander darunter verſtanden.

EPISTIA.

So hieſſen die Schiffszimmerwerfte bey den Griechen. Man nannte ſie auch *neoſoikoi* und *neoria*.

EPISTOLEUS.

War bey den Griechen der Viceadmiral oder der unter dem Admiral ſtehende oberſte Befehlshaber; er wurde auch *Epiſtoliaphoros* genannt. ſ. Admiral.

EPITONAI.

War eben das bey den Griechen, was die Lateiner *Anquinæ* oder *anguinæ* nannten. ſ. Anquinæ.

EPOTIDES.

So hieſs an den Schiffen der Alten eine Verſtärkung von Planken an jeder Seite des Vordertheils. Weil das Vordertheil mit einem Geſicht verglichen zu werden pflegte, ſo hielt man die *epotides* vielleicht der Aehnlichkeit wegen für die Ohren; und dies ſcheint auch der Grund ihrer Benennung zu ſeyn.

EQUIPAGE eines Schiffs, ſ. Mannſchaft.

EQUIPAGE - MEISTER.

Holl. Equipagie - meeſter, Beſtierdier der Scheeps - uitruſting.
Dän. Equipage - Meſter.
Schw. Equipage - Mäſtare.
Engl. An Officer who has the charge of whatever relates to the equipping, mooring or ſecuring of ſhips; as well with regard to rigging, arming and fitting them for ſea, as to the careening and floating them out of the docks.
Franz. Maitre d'equipage.
Ital. Proveditore d'una armata.
Span. Proveditor de una armada.
Port. Provedor de huma armada.

So heiſst bey etlichen See - Mächten derjenige Officier, welcher für die Ausrüſtung der Kriegs- und Transportſchiffe ſorgt. Er hat zugleich die Aufſicht über den Proviant, Munition und überhaupt über alle zur Ausrüſtung erforderlichen Materialien, die ſich in den Arſenälen befinden, und ſtattet von der Ablieferung derſelben Rechnung ab.

ERDE oder ERDKUGEL. ſ. die Erklärung unter Weltſyſtem.

ERD-

ERDFERNE. *Lat.* Apogæum.

Derjenige Punkt in der Bahn eines um die Erde laufenden Gestirns, in welchem dasselbe von der Erde am weitesten absteht. In dem Weltsysteme des Ptolemäus war die Erde der Mittelpunkt aller Planetenbahnen, daher man der Sonne sowohl als allen übrigen Planeten eine Erdferne beylegen konnte. Seitdem aber die kopernikanische Meinung vom Weltbau allgemein angenommen worden ist, bleibt unter allen Gestirnen der Mond das einzige, das seinen Umlauf um die Erde verrichtet, und man kann also jetzt blos nach der Erdferne des Mondes fragen; was sonst z. B. Erdferne der Sonne hiess, wird jetzt Sonnenferne der Erde genannt.

Der Mond läuft um die Erde in einer elliptischen Bahn ADPE, Fig. III. in deren Brennpunct S die Erde steht. Seine Erdferne fällt dabey in A, wo sein Durchmesser von der Erde gesehen, unter einem Winkel von 29° 27′ erscheint. Diesem Punct gegen über liegt in P die Erdnähe und AP ist die Apsidenlinie oder Axe der Bahn. Die Punctte A und P bewegen sich jährlich um 41 Grad von Abend gegen Morgen. In der Erdnähe ist der Mond von uns um 6362 Erdhalbmesser oder 54686 geographische Meilen entfernt.

ERDGURTEL, s. Zonen.

ERDNÄHE, s. die Erklärung unter Erdferne.

ERDSPILL, s. Spill.

ERDSTRICHE, s. Zonen.

ERETMOI.

So hiessen die Riemen bey den Griechen, sie wurden auch *kopai* und *tarsoi* und von den Lateinern *remi* genannt.

ERETAI, KOPELATAI.

Waren die Ruderknechte oder die Royer auf den Schiffen der Griechen. Polybius nennt sie *hyparchontes*. Bey eben diesem Schriftsteller und beym Xenophon heissen sie auch *pleromata*. In ganz alten Zeiten, da die Griechen noch wenig Sorgfalt auf die Ausrüstung der Kriegsschiffe wandten, dienten diese Leute zugleich auch als Matrosen und Seesoldaten. In den neuern Zeiten hatten sie auch ausser den Eretai eigentliche *Nautai* (Matrosen) und *Epibatai* (Seesoldaten).

ERISMA.

Bedeutete bey den Griechen Ballast, womit die Schiffe beschwert wurden. Man nannte solchen auch *themelios*, *herma*, *kephalos* oder *kephalon*, und bey den Lateinern *saburra*.

ESBUGT, s. Bugt.

ESHAKEN, s. Haken.

ESCADRE, s. Geschwader.

ESCHENHOLZ, s. Holz.

ESELSHAUPT.

Holl.	Eezels-hoofd.
Dän.	Æsels-Hoved.
Schw.	Eselhufvud.
Engl.	Cap of the mast head.
Franz.	Chouquet, ton, tête de more.
Ital.	Testa di moro.
Span.	Tamborete.
Port.	Pega.

Ein Stück hartes Holz, (Fig. 238. und Fig. 239.) welches den Masten und Stengen, und den Stengen und Bramstengen zur Befestigung über den Sahlingen dient. Es ist daher mit einem viereckigten über die Hälfte hineingehenden Loch b versehen, womit es auf das oberste Ende von dem Top des Masts oder der Stenge gesetzt wird; an dem andern Ende hat es ein rundes Loch a, wodurch die Stenge fährt. Man sieht solches in der Figur 237. y y und Fig. 249 y y. deutlicher. Die Gestalt des Eselshaupts ist gewöhnlich ein länglichtes Viereck, Fig. 238. dessen Länge dreymal den Durchmesser der Stenge oder Bramstenge, die durch dasselbe fährt, enthält, doch machen die Engländer solches noch etwas länger. Die Dicke desselben ist ½ der Länge. Da es einen ziemlich grossen Umfang haben muss, so kann es selten aus einem einzigen Stück gemacht werden, es ist daher gewöhnlich mit einem Schwalbenschwanz der Länge nach zusammengefügt, auch sind die Seiten mit starken eisernen Banden beschlagen und überdem werden die Fugen durch eiserne Bolzen gesichert, die queer durch das Eselshaupt getrieben und verklunken werden. Unter dem

Eſelshaupt ſind an jeder Seite zwey ſtarke Augbolzen eingeſchlagen, woran die Blöcke der Toppenants und des Stengenwindreeps, Fig. 237. v. gehaket werden. Da das Eſelshaupt das Oberſte von dem Top des Maſts oder der Stenge bedeckt, ſo wird ſolcher auch dadurch für das Eindringen des Regens geſichert. In ältern Zeiten hatte das Eſelshaupt gewöhnlich die Geſtalt der Fig. 239, jetzt iſt ſolches aber faſt allgemein ein länglichtes Viereck, Fig. 238. Jeder Maſt der durch eine Stenge, oder jede Stenge die durch eine Bramſtenge verlängert wird, muſs daher mit einem Eſelshaupt verſehen ſeyn; ebenfalls hat das Bugſpriet, welches durch den Klüverbaum verlängert wird, ein Eſelshaupt, auch der Flaggenſtock auf der Kampanje. Kleine Fahrzeuge haben ſtatt des Eſelshaupts nur einen eiſernen Bügel um den Top der Maſten, der aber eben ſo wie das Eſelshaupt ein rundes Loch hat, wodurch die Stenge fährt. Die Namen der Eſelshäupter, die man auf einem dreymaſtigen Schiff gebraucht, ſind folgende.

1) Groſſe Eſelshaupt. Fig. 236. X.

Holl. Groot Ezelshoofd.
Dän. Store Æſels-Hoved.
Schw. Stora Eſelhuvud.
Engl. Cap of the main maſt.
Franz. Chouquet du grand mât.
Ital. Teſta di moro di maeſtra.
Span. Tamborete mayor.
Port. Pega do maſtro grande.

2) Beſahns-Eſelshaupt. Fig. 236. o.

Holl. Bezaans-Ezelshoofd.
Dän. Beſan-Æſels-Hoved.
Schw. Beſan Eſelhuvud.
Engl. Cap of the mizen-maſt.
Franz. Chouquet d'artimon.
Ital. Teſta di moro di mezzana.
Span. Tamborete de meſana.
Port. Pega da mezena.

3) Fock-Eſelshaupt. Fig. 236. r.

Holl. Fokke Ezelshoofd.
Dän. Fokke Æſels-Hoved.
Schw. Fock-Eſelhuvud.
Engl. Cap of the fore maſt.
Franz. Chouquet de miſaine.
Ital. Teſta di moro di trinchetto.
Span. Tamborete de trinquete.
Port. Pega de traquete.

4) Das Eſelshaupt des Bugſpriets. Fig. 236. t.

Holl. Ezelshoofd op de Boegſpriet.
Dän. Bougſpryts Æſels-Hoved.
Schw. Bogſpröts Eſelhuvud.
Engl. Cap of the bowſprit.
Franz. Chouquet de beauprés.
Ital. Teſta di moro del copreſſo.
Span. Tamborete del baupres.
Port. Pega do gorupes.

5) Das groſſe Stengen-Eſelshaupt. Fig. 236. Z.

Holl. Ezelshoofd op de groote Steng.
Dän. Store Stænge Æſels-Hoved.
Schw. Store Stäng-Eſelhuvud.
Engl. Cap of the main top-maſt.
Franz. Chouquet du grand mât de hune.
Ital. Teſta di moro di gabbia.
Span. Tamborete del maſtelero de gabia.
Port. Pega do maſtareo grande.

6) Das Kreuzſtengen-Eſelshaupt. Fig. 236. i.

Holl. Ezelshoofd op de Kruis-Steng.
Dän. Kryds-Stænge Æſels-Hoved.
Schw. Kryſs-Stäng Eſelhuvud.
Engl. Cap of the mizen top-maſt.
Franz. Chouquet du perroquet de fougue.
Ital. Teſta di moro di contramezzana.
Span. Tamborete de ſobre meſana.
Port. Pega do maſtareo de gata.

7) Das Vorſtengen-Eſelshaupt. Fig. 236. m.

Holl. Ezelshoofd op de Voor-Steng.
Dän. Fore Stænge Æſels-Hoved.
Schw. För-Stäng Eſelhuvud.
Engl. Cap of the fore-top-maſt.
Franz. Chouquet du mât de hune d'avant.

Ital.

Ital. Testa di moro di parochetto.
Span. Tamborete del mastelero de velacho.
Port. Pega do mastareo de velacho.

8) Das Eselshaupt des Flaggenstocks. Fig. 236. s.

Holl. Ezelshoofd van de Vlagstok.
Dän. Flagstokkens Æsels-Hoved.
Schw. Flagg-stakens Eselhuvud.
Engl. Cap of the flag-staff.
Franz. Chouquet du baton de pavillon.
Ital. Testa di moro dell' asta della bandera da poppa.
Span. Tamborete de la asta de bandera.
Port. Pega da asta de bandeira.

ESELSOHREN.

Holl. Ezels-Ooren.
Dän. Æsels ören.
Schw. Esel-öron.
Engl. Strops under the cap of top-masts.
Franz. Estrops sous le chouquet des mâts de hune & de perroquet.
Ital. Stroppi sotto la testa di moro degli alberi di gabia.
Span. Gazas del tamborete.
Port. Estrobos da pega.

So hiessen vormals zwey Stroppen die unter dem Eselshaupt der Stenge sassen und welche dazu dienten, die Bramschoten einzuknebeln, jetzt, da die Marstoppenants nicht mehr zu Bramschoten gebraucht werden, findet man sie nicht mehr. s. Ohrliets-Block.

ESCHAREUS.

So hiess auf den Schiffen der Griechen die Person, welche mit dem Feuer beschäftigt war. Etliche halten ihn daher für den Koch, andere aber für einen Priester der Opfer brachte.

ESKADER, s. Geschwader.

ESPING.

Holl. Eeen Soort van een Sloep in de Oost-zee.
Dän. Esping.
Schw. Esping.
Engl. A kind of sloop.
Franz. Espece de bateau dans la mer baltique.
Ital. Sorte di balandra nel mar baltico.
Span. Especie de balandra en el mar baltico.
Port. Especie de chalupa do mar baltico.

Ein kleines Fahrzeug in der Ostsee, es hat einerley Takelasche mit der Jacht, aber es hat dabey keinen Spiegel. In Schweden nennt man daher Espingsbod ein kleines Werft, wo man Espingen und andere kleine Fahrzeuge bauet.

ETMAL.

Holl. Eetmal.
Dän. Etmal.
Schw. Etmal.
Engl. The run of a ship for twenty four hours.
Franz. Cinglage.
Ital. Venti quattro ore.
Span. Dia natural ó cingladura de un dia natural.
Port. Espaço de 24 horas.

Eine Zeit von vier und zwanzig Stunden.

Eine EULE fangen.

Holl. Een Uil vangen.
Dän. At fange en Ugle, at giere.
Schw. Fänga en Uggla.
Engl. To build a chapel, to chapel a ship.
Franz. Faire chapelle.
Ital. Far un alluamento.
Span. Tomar por la lua ó lura.
Port. Tomar fargo.

Man sagt dass das Schiff eine Eule fängt, wenn es bey dem Winde segelt, und durch Unvorsichtigkeit des Ruderbesteurers den Wind gerade von vorne bekömmt, auch dabey durch den Wind wendet, so dass es auf der andern Seite wieder bey dem Winde liegt. Es kann solches auch durch eine plötzliche Veränderung des Windes und durch Ströme geschehen.

EUSELMUS.

Der Name eines gewissen Fahrzeugs bey den Alten.

EVER, s. Ewer.

EVOLUTIONEN.

Holl. Evolutionen, het keeren en wenden van de Scheepen.
Dän. Evolutioner.
Schw. Evolutioner.
Engl. The movements of a fleet in forming the line of battle, or the orders of retreat or failing.
Franz. Evolutions.
Ital. Evolutioni.
Span. Evoluciones navales.
Port. Evolaçoens.

Die verfchiedenen Wendungen oder Bewegungen eines Schiffs oder einer Kriegsflotte auf der See, z. E. Halfen, durch den Wind wenden, abfallen &c. Ein Gefchwader oder eine Kriegsflotte macht eine Evolution, wenn fie ihren Cours verändert und die Schiffe derfelben alle zugleich manoeuvriren oder auch nach einander durch den Kontermarfch. Jede Evolution verurfacht alfo eine Veränderung der Lage des Schiffs in Anfehung des Windes. Die Kunft die Evolutionen gewiffen Gefetzen zu unterwerfen, wird die Kunft zu Manoeuvriren genannt.

EWER.

Holl. Een Soort van een Schuit op de Elve.
Dän. Et Slags Fartöj, Baad.
Schw. Et flags fartyg eller fifkare-bât på Elbftrömen.
Engl. A kind of a river boat or fifhing-boat.
Franz. Espece de bateau.
Ital. Sorte di battello.
Span. Barca.
Port. Barca.

Ein offnes einmaftiges Fahrzeug, welches auf dem untern Theil der Elbe zum Fifchen gebraucht wird, oder auch Güter, Lebensmittel und andere Bedürfniffe von einem Ort zum andern zu bringen.

EWERFÜHRER.

Holl. Schuit-voerder.
Dän. Sköjte-Förer.
Schw. Pråm-förare.
Engl. Water-man.
Franz. Gabarier.
Ital. Gabariere.
Span. Gabarrero.
Port. Gabareiro.

So werden in Hamburg diejenigen genannt, welche die Kaufmannsgüter mit Schuten von den Schiffen holen oder dahin bringen.

EWERSEGEL, f. Segel.

EWERTUCH, f. Tuch.

EXTERS, f. Piekftücke.

F.

F.

FACKEN.

Holl. Perken en Vakken.
Dän. Fakker eller Distancen imellem Spanterne.
Schw. öpningen emallan Timren.
Engl. Timber and room or room and space.
Franz. Mailles.
Ital. Le distanze fra i membri o stamenali del bastimento.
Span. Vacios de las cuadernas.
Port. Claras ou vaõ.

Die Weiten oder Räume zwischen den Inhölzern. Auf Kriegsschiffe haben solche wol 6 bis 12 Zoll, und werden über dem Wasser und auch noch etliche Fuss unter dem Wasser mit Hölzern, die eben so dick als die Innhölzer selbst sind, ausgefüllt, damit die Kugeln nicht so leicht durchdringen. Die Seiten des Schiffs werden auch dadurch massiver und können folglich der Gewalt des Schlingerns und Stampfens besser widerstehen. Auf Kauffahrern sind die Facken weiter und werden wegen der Kostbarkeit des Holzes selten ausgefüllt.

FADEN oder FAHM, s. Klafter.

FADMEN oder ABFADMEN.

Nach Faden oder Klaftern etwas messen.

FAHRBAR.

Holl. Vaarbar.
Dän. Sejlbar, Farbar.
Schw. Farbar.
Engl. Navigable.
Franz. Navigable.
Ital. Navigabile.
Span. Navegable.
Port. Navegavel.

Bedeutet in der Seesprache eben so viel als schiffbar. Ein Revier oder Fluss ist fahrbar, wenn derselbe allenthalben die erforderliche Tiefe hat, Schiffe zu tragen. Etliche Flüsse und Häfen sind nur für kleine Fahrzeuge fahrbar.

FÄHRE.

Holl. Veer.
Dän. Færge.
Schw. Färja.
Engl. Ferry - boat.
Franz. Bac, nacelle.
Ital. Barca da traghettare fiumi.
Span. Barco de passaje.
Port. Barca em que se passam carroças, gentes de huma parte do rio para a outra.

Ein flaches und niedriges Fahrzeug, mit welchem für einen gewissen geordneten Preis Menschen, Pferde und Wagen über einen Fluss gesetzt werden. Es hat die Gestalt eines länglichten Vierecks und der Vorder- oder Hintertheil schiesst so weit voraus, dass man solchen auf das Ufer schieben kann, damit die Wagen gerade hineinfahren. Gewöhnlich werden von der Regierung des Landes an mehrern Stellen der Flüsse solche Fähren unterhalten. Derjenige dem die Aufsicht darüber gegeben, oder der die Fähre auch gepachtet hat, wird der Fährmann genannt; er hat noch etliche Fährknechte zu Hülfe und empfängt das Fährgeld von den überfahrenden. Wenn der Fluss nicht breit ist, wird die Fähre zuweilen mit einem Tau hin und her gezogen, sonst aber mit Staken oder Riemen fortgetrieben. Das Tau hängt entweder im Wasser und man zieht es in der Fähre nach und nach in die Höhe, oder es ist jenseits des Flusses um ein Spill geschlagen, vermittelst welches man windet. Eine kleine Fähre, die von einem Mann regiert wird und dazu dient Passagiere überzusetzen, heisst eine Handfähre.

Zur See FAHREN.

Holl. Ter Zee vaaren.
Dän. Fare til Söes.

Schw.

Schw. Fara til sjös.
Engl. Navigate.
Franz. Naviguer.
Ital. Navigare.
Span. Navegar.
Port. Navegar.

Mit einem Schiffe zur See gehen oder zur See reisen.

FAHREN, das Tauwerk fährt.

Holl. Vaaren.
Dän. Fare.
Schw. Fara.
Engl. To run or go through a block.
Franz. Passer.
Ital. Passare.
Span. Passar los cabos passan por los motones.
Port. Passar.

Heisst in der Seesprache soviel als laufen oder gehen, und wird insonderheit von Tauen gesagt. Das Tauwerk fährt durch Blöcke, über Scheiben, durch Gaten. Auch sagt man von den Stengen und dem Klüverbaum, dass sie durch die Eselshäupter fahren.

FÄHR-Ewer, FÄHR-Schiff, FÄHR-Schute.

Holl. Veer-schuit.
Dän. Færge-Baad.
Schw. Färja.
Engl. Ferry-boat.
Franz. Bateau de passage.
Ital. Battello di passaggio.
Span. Barco de passaje.
Port. Barca de passagem.

Ein Ewer oder Fahrzeug auf Flüssen, das an gesetzten Tagen von einem Ort zum andern geht und für einen festgesetzten Preis Waaren und Passagiere mitnimmt. Ein solches Fahrzeug ist jederzeit grösser als eine gewöhnliche Fähre, die auf Flüssen zum Ueberfetzen gebraucht wird.

FAHRT.

Holl. Vaart.
Dän. Fart.
Schw. Färd.
Engl. Voyage.
Franz. Voyage.
Span. Viaje.
Port. Viagem.

Die Reise selbst. So sagt man z. B. wir haben eine gute, eine schlechte Fahrt gehabt.

FAHRT eines Schiffs, das Schiff hat FAHRT oder macht FAHRT.

Holl. Vaart.
Dän. Fart.
Schw. Fart.
Engl. Way of a ship, the ship has fresh way through the water.
Franz. Aire ou erre du vaisseau.
Ital. Cammino della nave.
Span. El andar del navio. El navio lleva via.
Port. Andar do navio,

Der Lauf oder die Geschwindigkeit eines Schiffs. Wenn man durch den Wind wenden will, so läst man das Schiff erstlich etwas abfallen, damit es mehr Fahrt bekömmt und desto besser auf sein Steuer lüftert, wenn man die Ruderpinne in Lee duvet um zu wenden. Wenn man zum Anker gehen will, benimmt man dem Schiffe die Fahrt, indem man dasselbe in den Wind bringt und die Marssegel back legt. Man sagt das Schiff läuft eine glatte Fahrt, wenn es bey gutem Wetter und wenigem Winde dennoch ziemlich schnell läuft, welches durch Ströme geschehen kann. Es läuft eine harte Fahrt, wenn es sehr schnell segelt. Es läuft eine selle Fahrt, wenn es bey schwerem Winde so schnell wie nur möglich ist segelt.

FAHRWASSER.

Holl. Vaarwater.
Dän. Farvand.
Schw. Farvatten.
Engl. Fair way.
Franz. Passe ou milieu d'un chenal.
Ital. Corrente, passo nel fiume.
Span. Corriente, passo de un rio.
Port. Passo de hum rio.

Die

Die Mitte oder der Strom eines Flusses, wo das Wasser tief genung ist dafs Schiffe daselbst fahren können. Eben so versteht man darunter den Kanal oder Weg den die Schiffe zwischen Bänken, Klippen und Untiefen halten müssen. An beyden Seiten desselben sind Tonnen und Baaken gelegt, damit die Schiffer oder Lootsen denselben finden können.

FAHRZEUG.

Holl. Vaartuig.
Dän. Fartöj.
Schw. Fartyg.
Engl. A Vessel of any kind.
Franz. Batiment, Embarquation.
Ital. Bastimento.
Span. Embarcacion.
Port. Embarcaçaõ.

Die allgemeine Benennung grosser und kleiner Schiffe oder aller Gebäude, womit man auf dem Wasser fortzukommen sucht. Die Namen und Arten der Fahrzeuge sind so viel und mancherley, dafs sie fast nicht zu zählen sind, und jedes Land giebt seinen Schiffen eine andere Bauart und andere Namen. Eigentlich versteht man unter Fahrzeuge nur die Kauffardeyschiffe und diejenigen, welche noch kleiner sind, unter Schiffe begreift man aber die gröfsten Fahrzeuge, oder diejenigen, welche zum Kriege ausgerüstet sind. Die bekanntesten in Europa gebräuchlichen Fahrzeuge sind Briggen, Schnauen, Huker, Fleuten, Pinken, Katten, Barken, Kuffen, Schmacken, Galeoten, Galeassen, Kutter, Schuner, Espingen, Schlupen, Jachten, Lugger, Tjalken, Kraier, englische und schwedische Bilander und andere mehr.

Die gebräuchlichsten offenen Fahrzeuge oder diejenigen, welche kein Deck haben, sind Ewer, Böte, Schlupen, Jollen &c. Kriegs- oder Orlogsfahrzeuge sind Kriegs- oder Orlogsschiffe und Fregatten. Unter Ruderfahrzeuge versteht man diejenigen, welche mit Riemen und Segel fortgetrieben werden, als: Galeeren, Schebecken, Felucken und andere mehr.

FALCATA.

Der Name gewisser Fahrzeuge bey den Alten.

FALCES NAVALES.

Waren bey den Römern eine Art Sichel, womit man den feindlichen Schiffen das Tauwerk zerschnitt.

FALL.

Holl. Val.
Dän. Fald.
Schw. Fall.
Engl. Haliard.
Franz. Drisse.
Ital. Drizza.
Span. Driza.
Port. Driça.

Ein laufendes Tauwerk, vermittelst welches die Segel, Flaggen und Wimpel aufgezogen und gestrichen werden. Jedes Segel hat seine Fall. Bey den Stagsegeln ist sie am einfachsten, weil blos an das oberste Ende dieser Segel ein einscheibigter Block genähet ist, wodurch die Fall geschoren wird, wovon das eine Ende vorher um den Kopf des Masts gestochen ist, das andere aber fährt durch einen an das Eselshaupt befestigten Block und von da nach dem Schiff hinunter und wieder durch einen Fufsblock. Zuweilen ist auch nur ein blosses Reep an das oberste Ende dieser Segel befestigt und an dem andern Ende dieses Reeps ist ein einfacher Block gestropt; durch diesen fährt alsdann die Fall, wovon das eine Ende unten ebenfalls befestigt ist, das andere welches aber zum Läufer dient, fährt eben so um einen Fufsblock und wird auf dem Deck festgemacht oder um einen Klamp gelegt. Die Marssegel haben gewöhnlich doppelte Fallen, nämlich an jeder Seite des Masts eine. Sie bestehen aus einem ordentlichen Takel. Es fährt nämlich ein einfaches Tau, Fig. 92. b b. welches das Drehreep heisst, durch einen an die Mitte der Marsraa befestigten Block, und ferner durch die Drehreepsblöcke, die an die Backbord- und Steuerbord-Seite von dem Top des Masts genähet sind. An den beyden Enden des Drehreeps ist ein zwey- oder dreyscheibigter Block gestropt, und durch diesen und einen andern Warrelblock, der gewöhnlich an die Seite der Back und Schanze gehakt oder an die Rusten befestigt ist, wird ein Läufer (Fig. 92. c c c.) geschoren, der Fall genannt wird. (NB. Fast in allen Sprachen wird das eigentliche Drehreep mit der Fall verwechselt und eines für das andere genommen.)

Die Engländer haben gewöhnlich einen zweyscheibigten Block auf die Mitte der Raa genähet, wodurch zwey besondere Drehreepen fahren. Die Fallen der Bramsegel sind eben so gestaltet, doch nur einfach und bestehen aus einem minder schweren Takel, das gewöhnlich ans Mars festgehakt wird (Fig. 92. ist d d das Drehreep und e e die Fall dieser Segel). Die Fallen der Obenbramsegel und auch wohl der Bramsegel bestehen zuweilen nur aus einem einfachen Tau, das um die Raa geschlagen ist, und durch einen am Top des Masts befindlichen Block nach dem Schiff hinunter fährt wo es festgemacht wird. Dieses Tau führt alsdann den Namen Bramreep, Obenbramreep. Die Fallen der untern Segel, nämlich des grossen des Fock und des Besahnsegels werden Kardeele genannt (s. Kardeele), und haben eine andere Einrichtung als die Marsfallen. Jetzt hängen die Raaen dieser Segel aber gewöhnlich in einem festen Strop. Die Fallen der Blinde und der Schiebblinde werden Ausholer genannt. Die blinde Raa hängt jetzt aber auch allgemein in einem festen Strop. Die Leesegel haben ebenfalls ihre Fallen, die aber aus einem einfachen Tau bestehen. Bey den unter Leesegeln ist dieses an das oberste Ende des Leesegels oder an die Mitte von der Raa desselben festgemacht, fährt alsdann durch einen Block am Ende der Leesegelspier, und endlich durch einen dritten Block unter der Raa zum Schiff hinunter, woselbst es an der Seite des Schiffs bey der Wand um einen Klamp gelegr wird. Die Fallen der Marsleesegel sind eben so beschaffen, gewöhnlich fahren sie aber durch das Soldatengat zum Fuss des Masts hinunter, woselbst sie um einen Klamp festgemacht werden. Die Fall des Wimpels (Fig. 92. f f.) besteht blos aus einer Lien, die um eine Scheibe am Top des Masts fährt. Die beyden Enden dieser Lien werden an den Wimpel gebunden, so dass man, vermittelst des einen herunter hängenden Parts, den Wimpel aufholen und mit dem andern ihn niederholen kann. Die Flaggenfall ist eben so am obersten Ende der Flagge fest und fährt oben durch den Flaggenstock nach dem Hintertheil des Schiffs hinunter. Die Gaffelfall oder Piekfall ist in denjenigen Fahrzeugen, die eine Gaffel führen, mit einem Hakblock dicht bey der Mick der Gaffel angehakt und durch diesen Block und durch einen andern, der am Top des Masts hängt, wird die eigentliche Fall geschoren. Die Bagienraa hat keine Fall, sondern hängt in einem festen Stropp. Die Namen der Fallen, wovon wir in diesem Artikel geredet haben, sind folgende:

1) Die grosse Mars - FALL.

Holl. Groot Mars - Zeils - Val.
Dän. Store Mærs - Fald.
Schw. Stor - Mårs - Fall.
Engl. Fore - top - sail haliard.
Franz. Drisse du grand hunier.
Ital. Drizza di gabbia.
Span. Driza de gabia.
Port. Aderiça da gavea grande.

2) Die grosse Bram - FALL.

Holl. Groot Bram - Zeils - Val.
Dän. Store Bram - Sejls - Fald.
Schw. Stor - Bram - Fall.
Engl. Main - top - gallant - haliard.
Franz. Drisse du grand perroquet.
Ital. Drizza di pappafico di maestra.
Span. Driza del Juanete mayor.
Port. Aderiça do Joanete grande.

3) Die Vormars - FALL.

Holl. Voor - Mars - Zeils - Val.
Dän. Fore - Mærs - Sejls - Fald.
Schw. För - Mårs - Fall.
Engl. Fore - top - sail - haliard.
Franz. Drisse du petit hunier.
Ital. Drizza di parochetto, o di velacio.
Span. Driza de velacho.
Port. Aderiça do velacho.

4) Vorbram - FALL.

Holl. Voor - Bram - Zeils - Val.
Dän. Fore - Bram - Sejls - Fald.
Schw. För - Bram - Fall.
Engl. Fore - top - gallant - haliard.
Franz. Drisse du petit perroquet.
Ital. Drizza di pappafico di parrochetto.
Span. Driza del Juanete de proa.
Port. Aderiça do Joanete de proa.

5) Kreuzsegel - FALL.

Holl. Kruis - Zeils - Val.
Dän. Kryds - Sejls - Fald.
Schw. Kryss - Seglets Fall.
Engl. Mizen - top - sail - halliard.

Franz.

Franz. Drisse du perroquet de fougue.
Ital. Drizza di contra mezzana.
Span. Driza de sobremezana.
Port. Aderiça de gata.

6) Kreuzbramsegel - FALL.

Holl. Kruis-Bram-Zeils-Val.
Dän. Kryds-Bram-Sejls Fald.
Schw. Kryss-Bram-Seglets Fall.
Engl. Mizen-top-gallant-haliard.
Franz. Drisse de la perruche.
Ital. Drizza di caccaro o di belvedere.
Span. Driza de periquito.
Port. Aderiça de sobregata.

7) Stagsegel - FALL.

Holl. Stag-Zeils-Val.
Dän. Stag-Sejls Fald.
Schw. Stag-Seglets Fall.
Engl. Haliard of a stay-sail.
Franz. Drisse d'une voile d'étai.
Ital. Drizza d'una vela di straglio.
Span. Driza de las velas de Estay.
Port. Aderiça das velas de Estay.

8) Klüver - FALL.

Holl. Kluiver-Val.
Dän. Klyver-Fald.
Schw. Klyfvar-Fall.
Engl. Haliard of the jib.
Franz. Drisse du grand foc.
Ital. Drizza del flocco.
Span. Driza del foque mayor.
Port. Aderiça da boyarona.

9) Wimpel - FALL.

Holl. Wimpel-Val.
Dän. Vimpel-Fald.
Schw. Vimpel-Fall.
Engl. The haliard of a pendant.
Franz. Drisse de flamme.
Ital. Drizza di flammola.
Span. Driza del gallardete.
Port. Aderiça da flamula.

10) Flaggen - FALL.

Holl. Flagge-Val.
Dän. Flaggen-Fald.
Schw. Flagg-Fall.
Engl. Ensign haliard.
Franz. Drisse de pavillon.
Ital. Drizza di bandiera.
Span. Driza de la bandera.
Port. Aderiça da bandeira.

11) Leesegel - FALL.

Holl. Ly-Zeils-Val.
Dän. Læsejls-Fald.
Schw. Läseglets-Fall.
Engl. Haliard of a studding-sail.
Franz. Drisse d'une bonnette.
Ital. Drizza del scopa-mare e dei coltellazzi.
Span. Driza de las rastreras y alas.
Port. Aderiça das barredouras e cutellos.

12) Gaffel - FALL oder Pick - FALL.

Holl. Gaffel-Val.
Dän. Gaffel-Fald.
Schw. Gaffel-Fall.
Engl. Throat-haliard.
Franz. Drisse du pic, ou d'une vergue à corne.
Ital. Drizza del pico.
Span. Driza de la cangreja.
Port. Aderiça da carangueja.

Blinde - FALL, s. Ausholer der Blinde.

Der FALL des Hinterstevens, des Spiegels &c.

Holl. Het Vallen van den Agtersteven.
Dän. Fald.
Schw. Akterstäfvens Fall.
Engl. Rake of the stern-post.
Franz. Quête de l'etambord.
Ital. Lanciamento della ruota o della asta di poppa.
Span. Lanzamiento del codaste.
Port. Cahimento da cadaste da poppa.

Das Ueberlehnen oder Ueberhängen des Hintersteven. In älteren Zeiten gab man überhaupt dem Hintersteven weit mehr Fall als jetzt gebräuchlich ist, und selbst noch Du Hamel nimmt dazu den 12ten bis 15ten Theil der Schiffslänge. Einige neuere Schiffbauer haben mit Recht angefangen den Hintersteven gar nicht mehr überhängen zu lassen, sondern ihn senkrecht auf den Kiel zu setzen. Ich werde unter dem Artikel Schiffbau zeigen, dass das Ausschiessen des Vorstevens und der Fall des Hinterstevens dem Schiffe mehr schädlich als nützlich ist, und durchaus zu nichts anders dient, als demselben mehr Ansehn zu geben. Man lese auch den Artikel: Einen Katzenrücken aufstechen. Das Ueberhängen des Spiegels und der Heckstützen, überhaupt aller Theile des Hinterschiffs, nennet man ebenfalls den Fall derselben. Man sagt der Hintersteven fällt 5 Fuss, wenn er 5 Fuss Fall hat, oder wenn das oberste Ende desselben sich 5 Fuss, in senkrechter Richtung gemessen, vom Kiel entfernt.

FALLEN, s. Abfallen.

Das Schiff FÄLLT verkehrt.

Holl. Het Schip valt verkeerd.
Dän. Skibet falder forkert.
Schw. Skeppet faller förkert.
Engl. The ship casts the wrong way.
Franz. Le vaisseau abat du mauvais côté.
Ital. La nave abatte al contrario.
Span. El navio abate ó va al contrario.
Port. O navio abate pelo contrario.

Wird von einem Schiffe gesagt, welches unter Segel gehen will und durch Ströme oder fehlgeschlagenes Manoeuvre nach derjenigen Seite getrieben wird, wohin es nicht abfallen will. s. Abhalten oder Abfallen.

Lass vor den Wind FALLEN, s. Lass ganz abfallen.

In Lee FALLEN.

Holl. In Ly vallen, in Ly affakken.
Dän. Falde i Læ.
Schw. Falla i Lä.
Engl. To mak lee-way, to drive or fall to leeward.
Franz. Tomber sous le vent, deriver.
Ital. Derivare, cadere sottovento.
Span. Irse a la ronza, caer a sotavento.
Port. Derivar, cahir a sotavento.

s. Abtreiben.

Die Segel FALLEN lassen, s. die Segel los machen.

FALL! FALL ins Boot!

Holl. Val! Val in de Boot!
Dän. Fall i Baaden! Giör Baaden klar!
Schw. Fall i båten, göra båten klar!
Engl. Man the boat!
Franz. Embarque!
Ital. Imbarca la lancia!
Span. Embarca la lancha!
Port. Embarca a lancha!

Das Kommando oder der Befehl an das Volk, ins Boot zu gehen und die Riemen fertig zu halten, wenn dasselbe zu irgend einem Dienst gebraucht werden soll.

FALLREEP.

Holl. Valreep.
Dän. Fald-Reb eller Falle-Reb.
Schw. Fallrep.
Engl. Ladder-rope, man-rope.
Franz. Tireveille.
Ital. Tien ti in ben, guardamano.
Span. Guardamancebo de la escala, del costado.
Port. Cabo do portaló.

Das Tau, welches an beyden Seiten der Fallreepstreppe hängt, um sich daran zu halten, wenn man diese Treppe hinaufsteigt. Es ist oben am Schiff an einen Zepter befestigt und gewöhnlich mit rothem Tuch benähet; auch befindet sich ungefähr in der Weite von jedem Fuss Länge eine Maus oder ein Knopf, um sich besser halten zu können.

Das Volk aufs FALLREEP fallen lassen.

Holl. Het Volk op't Valreep vallen laaten.
Dän. Give nogen Fald-Reb, lade staae paa Fald-Rebet.
Schw. Gifva nogen Fallrep.

Engl.

Engl. To man the ſide.
Franz. Paſſar du monde ſur le bord.
Ital. Saltar alla banda.
Span. Saltar a la banda.
Port. Saltar a banda.

Wenn vornehme Perſonen oder auch wol der Kapitain des Schiffs an Bord kommen, ſo werden mehrere Mann beordert, ſich an die Seiten der Fallreepstreppe von oben nach unten zu ſtellen, welches auf Schiffen eine groſſe Ehrenbezeugung iſt. Das Kommando dazu heiſst: Fallt aufs Fallreep!

FALLREEPSTREPPE.

Holl. Valreeps-Trap.
Dän. Fald-Rebs-Trappe.
Schw. Fallreps-Trappa.
Engl. Accommodation ladder.
Franz. Eſcalier ou echelle de commandement.
Ital. Scala alla banda della nave.
Span. Eſcala del coſtado, eſcala real.
Port. Eſcada do coſtado.

Eine Treppe, die ungefähr da wo die Schanze anfängt an die Steuerbordſeite des Schiffs gehänkt wird, und vermittelſt welcher man auf das Schiff ſteigt. Unten wird ſie mit eiſernen Stangen etwas von der Seite entfernt, damit ſie nicht ſenkrecht nieder hange und man deſto bequemer hinaufſteigen könne.

FALLWIND, ſ. Wind.

FALX, ſ. Falces.

Den Anker FANGEN, ſ. Anker.

Die Boje FANGEN, ſ. Boje.

Die Buchten des Ankertaues FANGEN ſich, ſ. Buchten.

Die Raaen mit Ketten FANGEN.

Holl. De Raaen met Kettingen vangen.
Dän. Sætte Kættinger paa Raaerne eller fange Raaerne med Kættinger.
Schw. Fanga Räerne med Kjettingar.
Engl. To ſecure the yards by chains in time of action.
Franz. Boſſer les vergues.
Ital. Abozzare i pennoni con catene.
Span. Abozar las vergas con bozas de hierro.
Port. Aboçar as vergas com cadeas de ferro.

Die Raaen in Ketten hangen, welche über die Flechtingen des Maſts geſchlagen und befeſtigt werden. Es geſchieht ſolches bey einem Treffen, damit wenn der Stropp, worinn die Raa hängt, oder das Drehreep abgeſchoſſen worden, die Kette derſelben zur Haltung diene. Ungeachtet dieſer Vorſicht werden doch manchmal auch die Ketten abgeſchoſſen, und man verliehrt Raaen und Segel.

FANGLIEN des Boots.

Holl. Vanglyn.
Dän. Fangline.
Schw. Fänglina.
Engl. Preventer tow-rope of a boat, or the painter.
Franz. Cablot à amarrer la chaloupe, ou à l'aider trainer.
Ital. Traverſino.
Span. Contra-boza, amarra corta de la lancha.
Port. Contra-boça da lancha.

Ein Tau das noch etwas dünner iſt als das eigentliche Schleptau des Boots. Es dient dazu, das Boot oder die Schlupe, wenn es ſtark wehet, hinten am Schiff mit feſtzubinden. Man ſticht es an einen am Vorſteven des Boots befindlichen Ringbolzen, und legt es um einen Pöller an einer Seite des Hinterſchiffs. An der andern Seite iſt alsdann das Schleptau um einen Pöller gelegt, welches ebenfalls am Vorſteven des Boots befeſtigt iſt. Das Boot wird alsdann von beyden weit ſicherer fortgeſchlept und iſt nicht ausgeſetzt ſo viel zu gieren und hin und her zu ſchwanken, als es bey einem Tau allein thun würde.

FANGTAUE.

Holl. Vang-Touwen.
Dän. Fang-Touge.
Schw. Riare.
Engl. Short pieces of rope or ratline.
Franz. Bouts de corde.

Ital.

Ital. Morſelli o capi corti per ſospendere altri.
Span. Rebenques ó cabos cortos para ſuspender algo.
Port. Cabos ou linhas sortas para ſus pender outras.

Kurze Lienen oder dünne Taue womit etwas im Wege hängendes aufgebunden oder bey Seite gebunden wird. ſ. Auffangen.

FANGTUCH oder FUNKTUCH.

Holl. Vonk-doek, tintel.
Dän. Tynder, Fængeduk.
Schw. Sköre.
Engl. Tinder.
Franz. Meche.
Ital. Miccia.
Span. Mecha.
Port. Mecha.

Heiſst ſo viel als Zunder, um Feuer anzuſchlagen.

FARKEN.

Holl. Varken.
Dän. En Luttrer.
Schw. Luta.
Engl. Hog.
Franz. Goret.
Ital. Scopa.
Span. Eſcoba para limper el fondo del navio.
Port. Mapa, bazoura.

Beſen oder kurze Reiſer die zwiſchen zwey Bretter gebunden, und womit der unter dem Waſſer befindliche Theil des Schiffs abgeſchrapt oder gereinigt wird. Ich habe unter dem Artikel: Spaniſcher Beſen, von dieſer Schiffsarbeit weitläuftiger geredet. Der Farken iſt mit einem ſpaniſchen Beſen beynahe einerley, nur daſs letzterer von längern Reiſern gemacht iſt, wie Fig. 119. zeigt.

FARKEN, ſ. Lieger oder Waſſerfäſſer.

FARKENSTEERT, ſ. Kugelzieher.

FARKENTREIBER.

Holl. Varkendryver.
Dän. Farkendriver.
Schw. Farkendrifvare.
Engl. Slow ſailor, bad ſailor.
Franz. Un mauvais voilier.
Ital. Una nave che non cammina bene, l'ultima nave d'una flotta.
Span. Porron, un navio que non es buen andador.
Port. O ultimo navio de huma frotta que naõ he bom andador.

So nennt man, wenn mehrere Schiffe beyſammen ſegeln, dasjenige, welches der ſchlechteſte Segler iſt und am weiteſten zurück bleibt.

FARKENTREIBER (auf Grönlandsfahrern).

Holl. Varkendryver.
Dän. Farkendriver.
Schw. Farkendriver.

Diejenigen Matroſen oder Arbeiter, welche die Finken in dem Specktrog forttreiben, damit ſie durch eine Mamiering in eine Baije im Raum fallen. Wenn ſolche mit Finken angefüllt iſt, ſo legt der Schiemann mit ſeinen Leuten ſie in Tonnen. Siehe ein Mehreres hievon unter Grönlandsfahrer.

FARTH, ſ. Fahrt.

FASELUS.

Der Name eines gewiſſen Fahrzeugs bey den Alten.

FASS.

Holl. Vat.
Dän. Fad.
Schw. Fat.
Engl. Caſk, barrel.
Franz. Baril.
Ital. Barile.
Span. Baril.
Port. Barril.

Eine groſſe Tonne. Man legt den Fäſſern gewöhnlich den Namen desjenigen bey, was ſie enthalten, ſo giebt es zum Beyſpiel Waſſerfäſſer, Weinfäſſer, Fleiſchfäſſer, Krautfäſſer &c. Die ſämmtlichen Fäſſer und Tonnen eines Schiffs begreift man unter dem Namen Fuſtaſche.

Blitzende

Blitzende FÄSSER, f. Feuertonnen eines Branders.

FASSWERK, f. Fuftafche.

FATSEN.

Holl. Fatfen.
Dän. Et lidet Raa-Sejl under et Mærs-Sejl.
Schw. Et litet Rå-Segel under et Märs-Segel.
Engl. A fmall fail under the foot of a top-fail.
Franz. Une petite voile fous les hunier.
Ital. Una piccola vela rotonda fotto le vele di gabbia.
Span. Una pequeña vela redonda bajo de las gabias.
Port. Huma pequena vela redonda debaixo das gaveas.

So heiffen auf Schmacken, Kuffen und Galioten kurze Raafegel, welche noch unter dem Topfegel angebracht werden und den Wind faffen, der zwifchen dem groffen und dem Topfegel durchfährt. In ältern Zeiten, als man auf groffen Schiffen noch keine Bramfegel führte und die Marsfegel unten ftark ausgegillt waren, gebrauchte man auch folche Fatfen unter dem Marsfegel, allein jetzt hat folches gänzlich aufgehört und felten findet man fie noch auf Schmacken und Kuffen.

FATSEN, f. unterfte Bonnet.

FAUCES.

So hiefs bey den Römern der Eingang oder die Mündung eines Hafens. Er wurde auch *oftium* genannt, und bey den Griechen *ftoma*.

FAULES Schiff.

Holl. Vuil Schip.
Dän. Ureen Skib.
Schw. Orent Skepp.
Engl. Foul fhip.
Franz. Navire fale.
Ital. Baftimento fporco, fucido.
Span. Barco fucio.
Port. Navio çujo.

Wird von einem Schiffe gefagt, wenn nach einer langen Seereife der im Waffer befindliche Theil deffelben mit Mufcheln und Gräfern bewachfen ift. Der Widerftand des Waffers wird dadurch merklich vermehrt und die Gefchwindigkeit des Schiffs folglich vermindert, daher man auf der See den Boden des Schiffs oftmals reinigen mufs. Diefe Arbeit gefchieht mit einem fpanifchen Befen oder Farken.

FAULER Grund, f. Grund.

FAULE Küfte, f. Küfte.

Das Schiff macht das Waffer FAUL, f. das Schiff muddert.

FAUTFRACHT, f. Fracht.

FEERINGEN, Wind-FEERINGEN, f. Vieringen.

FEGELS, f. Mundraub.

FEIERN, ABFEIERN, f. Vieren.

FEILE.

Holl. Vyl.
Dän. Fil.
Schw. Fil.
Engl. File.
Franz. Lime.
Ital. Lima.
Span. Lima.
Port. Lima.

Ein bekanntes Werkzeug der Schmiede und Eifenarbeiter. Man gedenkt fich unter einer Feile ein Stück Stahl, deffen Oberfläche mit Kreuzhieben bedeckt ift, und womit man von dem Metall viel oder wenig, nachdem die Feile grob oder fein ift, abnehmen kann. Die Feilen laffen fich auf eine dreyfache Art abtheilen, nämlich nach der Geftalt, nach dem Hieb und dem Gebrauch; nach ihrem mannigfaltigen Gebrauch nimmt die Feile auch verfchiedene Geftalten und Gröffen an, und hiernach giebt es völlig vierkantige, flache, dreyeckige, halbrunde, runde oder Vogelzungen und die Riffelfeilen. Unter den Hieb gedenkt man fich diejenigen durchkreuzenden Einfchnitte, fo die Feile auf ihrer Oberfläche von dem Meiffel erhält. Man fagt daher, die Feile habe einen groben Hieb, wenn die

die Einschnitte weit von einander abstehen, dem Metall tief eingeprägt und also auch mit einem groben Meissel gehauen sind.

Ein FELD Eis, f. Eisfeld.

FELGEN des Steuerrades.

Holl. Velgen.
Dän. Felge.
Schw. Lötarna.
Engl. Jaunts, felloes or fellys.
Franz. Jantes.
Ital. Quarti della ruota del timone.
Span. Pinas de la rueda.
Port. Caimbas da roda do leme.

f. die Erklärung unter Steuerrad.

Das Schiff läuft eine FELLE Fahrt, f. Fahrt.

Die Fock FELLEN.

Holl. De Fok vellen.
Dän. Skode Fokken an.
Schw. Hala Focken bi.
Engl. To tally or haul the sheets of the fore-sail flat aft.
Franz. Border la misaine tout plat.
Ital. Cazzare la mezzana a besare.
Span. Cazar la mezana a besar.
Port. Casar a mezena a beijar.

Die Fockschoten so stark anholen als nur möglich ist. Wenn dieses bey den Marssegeln geschehen soll, so nennt man solches die Schoten vorholen, und von der Besahn sagt man, sie aufs Gat setzen.

FELS, f. Klippe.

FELUCKE.

Holl. Felucca, een Vaartuig in de middellandsche Zee.
Dän. Et lidet Fartöj i den middellandske Söe.
Schw. Et Fartyg i medelländska hafvet.
Engl. Felucca, a sort of smal vessel used upon the mediterranean.
Franz. Felouque.
Ital. Feluga.
Span. Faluca.
Port. Falua.

Ein in der mittelländischen See gebräuchliches Fahrzeug (Fig. 288.), welches lateinische Segel und Riemen führt. Es hat in der Bauart und Takelasche viele Aehnlichkeit mit der Galeere, ausgenommen dass es viel kleiner ist. Die Felucken haben gewöhnlich 12 Riemen an jeder Seite, und eben so wie die Galeeren einen grossen und einen Fockmast. Beyde hängen ungefähr unter einem Winkel von 3 Grad nach vorne über. Es hat, so wie die übrigen lateinischen Fahrzeuge, vorne einen Schnabel, worauf der Hals des Focksegels steht und verschiedenes Tauwerk festgemacht wird.

Eine zum Kriege ausgerüstete Felucke ist im Verhältniss ihrer Grösse sehr stark gebauet. Sie führt vorne zwey zweypfündige Kanonen, und an den Seiten auf dem Schanddeck stehen 32 Drehbassen auf Schwanenhälsen. Auf dem Deck befinden sich zwölf kleine Luken für die zwölf Riemen. Die Royer sitzen nämlich nicht, wie auf andern Fahrzeugen gebräuchlich, auf Bänken, sondern auf den Scheerstöcken dieser Luken. Ihre Füsse setzen sie gegen Fussstöcke, die in der Mitte von der Höhe des Raums liegen. In der Mitte des Raums ist ein Gang und an jeder Seite befinden sich zwölf kleine Kammern, wovon jedem Royer eine eingeräumt wird. Der Aufenthalt des Kapitains ist hinten unter einer Art Zelt, das auf starken hölzernen Reifen liegt. Die Planken, welche die beyden Seiten dieses Zelts formiren, schiessen sehr weit aus und werden hinten durch ein kleines Brett vereinigt, worauf der Name der Felucke steht. Hinter dem Steuer ist der Platz für den Ruderbesteurer, der die Ruderpinne in entgegengesetzter Richtung dreht, damit die Bewegung derselben denen unter der Hütte oder dem Zelt befindlichen Personen nicht hinderlich ist. Eine Felucke ist ungefähr 52 Fuss lang und 12 Fuss breit.

FERMOOR.

Holl. Breede Bytel, Fermoor.
Dän. Bred-Bedel.
Schw. Bred-betel.
Engl. Large chissel.
Franz. Fermoir, ebauchoir, ciseau ebauchoir.

Ital.

Ital. Formone.
Span. Formon.
Port. Efcopro grande.

Ein breiter Betel, womit der Zimmermann viereckigte Gaten ins Holz macht. f. Betel.

FERTIGER.

Sind in Strasburg angeftellte Bediente, welche die Schiffahrt auf dem Rhein beforgen und darauf fehen, dafs die Schiffe gehörig ihre Fracht bekommen.

FESTE Part eines Taues, f. Part.

FESTMACHEN, die Segel.

Holl. De Zeilen vaft maaken.
Dän. Beflaae Sejlene eller giöre Sejlene faft.
Schw. Göra faft eller beflå Seglet.
Engl. To ftow, furl or hand the fails.
Franz. Ferler les voiles (*Normandie* faquer).
Ital. Serrare le vele.
Span. Ferrar las velas.
Port. Ferrar as velas.

f. die Segel befchlagen.

FESTMACHEN, ein Tau.

Holl. Een Touw vaft maaken.
Dän. At giöre et Toug faft.
Schw. Göra faft et tåg.
Engl. To faften or to belay a rope.
Franz. Amarrer un cordage, une manoeuvre.
Ital. Amarrare un capo.
Span. Amarrar un cabo.
Port. Amarrar hum cabo.

Ein Tau mit einem Knopf oder Stich irgendwo anbinden, oder es um etwas belegen.

FESTMACHEN, Schiffe in einem Hafen.

Holl. Schepen vaft maaken.
Dän. Giöre et Skib faft.
Schw. Göra et Skepp faft.
Engl. To make a fhip faft.
Franz. Amarrer les vaiffeau.
Ital. Amarrare i baftimenti.
Span. Amarrar los navios.
Port. Amarrar os navios.

Schiffe in einem Hafen mit Landfeftungen oder Tauen feftbinden. Auf den Kajen befinden fich dazu gewöhnlich Katten oder queerliegende Pfähle mit Ketten, woran die Landfeftungen feftgemacht werden können. Auch find an der Mauer, oder den Vorfetzen der Kajen, zu diefer Abficht Anker mit eifernen Ringen eingemauert. Ebenfalls dienen die an verfchiedenen Stellen der Häfen eingerammeten Dückdalben dazu. Auf Rheden und in etlichen Häfen findet man auch verfenkte und mit Ketten zufammen verbundene Anker, woran gut bekleidete und ftarke Taue mit Bojen gebunden find, damit die Schiffe folche ergreifen und das Tau oder Bojereep um die Betingen oder um den Maft legen können. In den englifchen Häfen zu Deptford, Chatham, Portsmouth, Plymouth &c. find diefe Hafenanker allgemein gebräuchlich und werden *moorings* genannt. Man befeftigt daran die aufgelegten Schiffe. Die Fig. 41. zeigt die Einrichtung derfelben deutlicher. An mehrern Orten, infonderheit in Frankreich und Spanien, find auch viereckigte und dicht kalfatete Kaften mit Ketten und Anker in dem Grunde befeftigt, und oben auf diefen auf dem Waffer fchwimmenden Kaften ift ein eiferner Ring befeftigt, damit die Schiffe fich, vermittelft eines Taues, daran halten können. Diefe Kaften dienen auch zum Verholen.

FESTMACHEN die Kanonen, f. Kanone.

FEUER.

Holl. Vuur, lantaarn.
Dän. Fyr.
Schw. Fyr.
Engl. Light-houfe, light, lantern.
Franz. Feu.
Ital. Fuoco, fanale.
Span. Fuego, fanal.
Port. Fogo, fanal.

Bedeutet eben fo viel als ein Feuerthurm oder eine Blüfe. So fagt man z. B. wir fahen das Feuer von Helgoland &c. Unter Feuer verfteht man auch die Laternen eines Schiffs. Von einem Schiff alfo, welches hinten 3 Laternen führt, fagt man es hat 3 Feuer am Hackbord. f. Laterne.

FEUER geben.

Holl. Vuur geeven.
Dän. Give Fyr.
Schw. Gifva Fyr.
Engl. To fire, to give fire.
Franz. Faire feu.
Ital. Dar fuoco.
Span. Dar fuego.
Port. Dar fogo.

Die Kanonen oder das Geschütz losbrennen. Wenn der Schiffskapitain sich in einer vortheilhaften Lage sieht, dem Feinde zu schaden, so müssen auf das gegebene Kommando, Feuer! alle Artilleristen, die ihre Kanonen zum Schuss fertig haben, dieselben abfeuern, und dieses gilt zugleich auch für die Musquetire, wenn man nämlich nahe genung ist, dass man sich einander mit Flinten treffen kann. f. Kanone und Seetreffen.

FEUER an Backbord, an Steuerbord.

Holl. Vuur aan bakboord!
Dän. Fyr om bakbord!
Schw. Fyr om backbord!
Engl. Fire to larboard!
Franz. Feu babord!
Ital. Fuoco alla finistra!
Span. Fuego babor!
Port. Fogo babordo!

Das Kommando, das Geschütz an der Backbord- oder Steuerbord-Seite des Schiffs abzufeuern.

Lebhaftes FEUER.

Holl. Stark Vuur.
Dän. Stærk Fyr.
Schw. Häftig Fyr.
Engl. A brisk fire.
Franz. Feu vif.
Ital. Fuoco vivo.
Span. Fuego vivo.
Port. Fogo vivo.

Wenn die Schüsse schnell auf einander folgen, oder wenn eine Lage gleich nach der andern gegeben wird, so sagt man, es ist ein lebhaftes Feuer, oder es wird lebhaft gefeuert, unter langsames Feuer aber versteht man das Gegentheil.

Das Holz hat das FEUER.

Holl. Vuur in't hout.
Dän. Fyr i Træ.
Schw. Fyr i trä.
Engl. Druxy timber.
Franz. Le bois est cani
Ital. Legno marcito.
Span. Madera que ya está podrida ó blanca.
Port. Madeira apodrecida.

Man sagt von dem Holze, dass es das Feuer habe, oder dass das Feuer im Holze sey, wenn etliche Stellen desselben weiss werden und anfangen in Fäulung überzugehen. Solche Stellen müssen sogleich ausgehauen werden, sonst fressen sie in kurzer Zeit weiter um sich. Wenn das Spint auf dem Holz besitzen bleibt, so zeigen sich etliche Zeit nachher rothe Stellen unter demselben, welche man den Fuchs nennt, und aus dem Fuchs entsteht das Feuer.

FRIEDEFEUER, f. Irrlichter auf den Nocken der Raaen.

BLICK-FEUER, SIGNAL-FEUER, f. Blickfeuer.

FEUERBAAK, f. Blüse.

FEUERBLAS.

Ein Kriegsfahrzeug, welches von leichtem Holz gebauet und kleines Geschütz führt. Es soll insonderheit von den Schweden gebraucht worden seyn.

FEUERFLASCHEN.

Holl. Vuur-Flessen.
Dän. Flasker som ere fyldte med Krudt.
Schw. Fyr-flaskor.
Engl. Powder flask.
Franz. Bosses.
Ital. Fiaschi di polvera.
Span. Frascos de polvera.
Port. Frascos de abordagem.

Dünne Glasflaschen, worin 3 bis 4 Pfund Pulver geschüttet wird. Von dem wohl verstopften Hals derselben hängen 5 bis 6 Enden brennender Lunten herunter. Wenn diese angezündet worden,

den, wirft man die Flasche in das feindliche Schiff, welche sogleich zerspringt und das Feuer verbreitet. s. Stinktopf.

FEUERHEMD.

Holl. Geswaveld Hemd.
Dän. Gammelt Lintöi med Svovel og Krud besmart.
Schw. Svafel-skjorta.
Engl. Curtains.
Franz. Chemise à feu, chemise soufrée.
Ital. Camicia solfata.
Span. Camizas de fuego.
Port. Camisas de fogo.

Mit Schwefel und Pulver überzogenes Leinwand, das von einigen im Boot oder in der Schlupe befindlichen Leuten an das Schiff, welches man Absicht hat zu verbrennen, genagelt oder irgendwo angebracht wird. Man kann solches Hemd sogleich mit einem Pistolenschuss in Brand setzen.

FEUERHUNDE, s. Brandeisen oder Brennbock.

FEUERKISTEN, s. Springkisten.

FEUERKLEIDER.

Holl. Huiden, Vuur-Kleeden.
Dän. Fyrklæder.
Schw. Fyrkläder.
Engl. Raw hides.
Franz. Cuirs verds.
Ital. Cuojo crudo.
Span. Cueros frescos.
Port. Couros frescos.

Rohe Häute, welche man aus Vorsicht über die Luken der Pulverkammer legt.

FEUERKUGEL, s. Kugel.

FEUERPFEIL.

Holl. Vuur-Schigten.
Dän. Fyrpiil.
Schw. Fyr-pil.
Engl. Fire arrow.
Franz. Dard à feu.
Ital. Dardo da fuoco.
Span. Flecha de fuego.
Port. Frecha de fogo.

Eine Art Pfeile oder Stäbe mit eisernen Widerhaken, woran brennbare Materien befindlich. Man schiesst sie aus Flinten in die feindliche Segel, um solche in Brand zu setzen.

FEUERRÖHREN eines Branders, s. Brandröhren.

FEUERTHURM, s. Bliise.

FEUERTONNEN eines Branders.

Holl. Blixemende Vaaten.
Dän. Fyr-Tönder.
Schw. Fyr-tunnor.
Engl. Fire barrels.
Franz. Bariques à feu.
Ital. Barili da fuoco.
Span. Bariles de fuego.
Port. Barriles de fogos artificiaes.

Fässer die mit Rieth angefüllt werden, das mit einer Composition von Schwefel, Pech, Theer und Talg übergossen ist. Sie stehen in einem Brander gerade unter den Wandtauen, und dienen dazu, diese Taue in Brand zu stecken und das Feuer in die Takelasche des Branders zu bringen. s. Brander.

FEUERWERK.

Holl. Vuurwerk.
Dän. Fyrverk.
Schw. Fyrverk.
Engl. Fire-work.
Franz. Fuochi artifiziati.
Ital. Feux d'artifices.
Span. Artificios de fuego.
Port. Fogo artificial.

Man bedient sich vielerley Feuerwerk, die feindlichen Schiffe zu schaden und in Brand zu setzen. Dahin gehören unter andern die mit Kunstfeuer versehenen Piken, welche in der Nähe oder beym Entern gegen den Feind gebraucht werden. Man ladet ferner Zündleinwand, das in Branntwein getränkt und mit Schiesspulver gepudert ist, in die Kanonen, und

sucht dadurch Brand in die Segel zu bringen, auch gebraucht man hiezu die Feuerpfeile. Feuerbälle, Feuerflaschen werden mit der Hand von den Marssen geworfen. In den neuern Zeiten werden aber diese der Menschheit zur Schande gereichenden Erfindungen fast allgemein für unerlaubt gehalten. Das Kanonenfeuer entscheidet gewöhnlich den Sieg und in der Nähe oder beym Entern bedient man sich der Granaten. s. Entern. Von dem Feuerwerk eines Branders habe ich schon unter dem Artikel Brander geredet.

FEURIG Holz, s. Holz welches das Feuer hat.

FICHTENHOLZ, s. Holz.

FID.

Holl.	Fid.
Dän.	Fid eller liten Ters.
Schw.	Fid eller Ters.
Engl.	Wooden splicing fid.
Franz.	Epissoire de bois.
Ital.	Caviglia di legno da impiombare.
Span.	Burel.
Port.	Burel.

Eine von hartem Holz gemachte runde Pinne, welche die Gestalt der Fig. 212. k. hat. Man bedient sich derselben, die Duchten von den Enden der Taue auseinander zu bringen, die zusammengesplisst werden sollen. Die Fid ist kleiner als das Tertschen, welches ebenfalls von Holz ist, aber grösser als das Splishorn, welches von Eisen ist. Das kleinste Werkzeug von Eisen, welches beym Splissen gebraucht wird, ist der Marlpfriem. s. Splissen.

FIEREN, ABFIEREN, s. Vieren.

FIERINGEN, WINDFIERINGEN, s. Vieringen.

FIGALE.

Der Name eines einmastigen indischen Fahrzeugs, welches Segel und Riemen führt.

FINGERLINGE.

Holl.	Duimelingen.
Dän.	Roer Lykker, Fingerlinger.
Schw.	Fingerlingar.
Engl.	Googings.
Franz.	Femelles ou femelots.
Ital.	Femine.
Span.	Hembras.
Port.	Femeas do leme.

Starke eiserne Hänge, die durch eiserne Federn mit beyden Seiten des Hinterstevens verbunden sind (Fig. 90. a a a.) und in welche das Ruder vermittelst der Ruderhaken gehänkt wird, so dass sich dasselbe um den Hintersteven wie eine Thüre um ihre Angeln drehet.

FINKEN (auf Grönlandsfahrern).

Holl.	Finken.
Dän.	Finker.
Schw.	Finkar.

So wird der in kleine Stücke gekappte oder zerschnittene Wallfischspeck genannt, so wie solcher in die Tonnen gelegt wird. Man kappt ihn auf einem grossen Brett in Finken und alsdann wirft man solche in den Speckrog, damit sie von den Farkentreibern weiter gebracht werden. s. Grönlandsfahrer und Wallfischfang.

FINKENETT oder FINKENETZ.

Holl.	Vinkenet.
Dän.	Finkenet.
Schw.	Finkenät.
Engl.	The netting.
Franz.	Filets de bastingage.
Ital.	Impallietatura.
Span.	Red de combate.
Port.	Rede de combate.

Von Schiemannsgarn gemachte Netze (Fig. 253.), welche zwischen zwey Regelingen a a rund um das Schiff gelegt werden. Sie dienen bey einem Treffen dazu, eine Art Verschanzung oder Brustwehre zu machen, um sich vor dem feindlichen Musquetenfeuer zu sichern. Es werden in dieser Absicht die Hängmatten der Matrosen, alte Segel, auch wol Kork und andere Dinge in diese Netze gelegt. Man verschanzt auf diese Weise insonderheit die beyden Seiten der Kuhl, der Back, Schanze und Hütte. Auch werden vor dem Schott der Back, Schanze und Hütte, wie auch um die Marssen, solche Verschanzungen

zungen gemacht. Die Regelingen ruhen auf Stieper, die 4 bis $4\frac{1}{2}$ Fuſs hoch ſind, ſo daſs die Beſatzung über dieſelben auf die Feinde ſchieſſen kann. Nicht allezeit ſind die Finkenetzſtützen oder Stieper (Fig. 253. b.) von Holz, ſondern auch von Eiſen (Fig. 82. c.), mit einem Auge in ihrem obern Ende, wodurch ſtatt der hölzernen Regeling ein Tau oder Leiter geſchoren wird. Dieſe Einrichtung hat vor der erſtern einen Vorzug, weil ſolche im Gefecht durch Splittern keine Wunden verurſachen kann. ſ. Seetreffen.

FINKENETZSTÜTZEN oder Stieper. (NB. die eiſernen heiſſen Zepter.)

Holl. Vinkenets-Stutten.
Dän. Vinkenetters Stytter.
Schw. Finkenät-ſtöttor.
Engl. Crotches for the netting.
Franz. Chandeliers ou montans de batayoles, chandeliers de baſtingage.
Ital. Candelieri di battagliuola.
Span. Candeleros de batayola.
Port. Páos ou candieiros das trincheiras da borda.

FINNEN des Wallfiſches.

Holl. Walviſchfinnen.
Dän. Hvalfiſkes Finner.
Schw. Hvalfiſk-fenar.
Engl. Fins of a whale.
Franz. Les bras de la baleine.
Ital. Alette di balena.
Span. Aletas de la ballena.
Port. Barbatanas da balea.

Die Floſsfedern des Wallfiſches. ſ. Wallfiſch.

FIOLBLOCK oder FIOLINBLOCK, ſ. Viol-Block.

FIOLINEN des Bugſpriets, ſ. Backen des Bugſpriets.

FISCHDREG, ſ. Fiſch-Dreg.

Die FISCHEN, FISSEN, FISSER oder FISCHUNGEN.

Holl. Viſſer, of Viſſchers, Viſſingen.
Dän. Fiſker.
Schw. Fiſkar.
Engl. Partners.
Franz. Etambrais.
Ital. Fogonature.
Span. Fogonaduras.
Port. Ennoras.

So heiſſen alle runden Oefnungen in den Decken, wodurch die Maſten, Pumpen und Gangſpillen nach ihrem Spuhr hinunter gehn; auch werden ſo die dicken Hölzer ſelbſt genannt, welche bey dieſen Oefnungen das Deck ſtärken. Die Fiſchen haben auf groſſen Schiffen ungefähr einen Fuſs mehr im Diameter als der Maſt ſelbſt, und damit kein Waſſer durch dieſelben falle, wird um den Maſt ein Kragen von Holz und über dieſen noch ein Kragen von Segeltuch gelegt. (ſ. Maſten-Kragen.) In dem Fiſch des unterſten Decks wird der Maſt aber mit Keilen befeſtigt. (ſ. Maſten-Keile.) In dem Fiſch der Gangſpillen liegt ein platter eiſerner Bügel, damit der Fiſch durch das Reiben, welches an einer Stelle ſtärker als an der andern iſt, ſeine Ründung nicht verliehre.

Die FISCHEN des groſſen Maſts.

Holl. Fiſſer van de groote Maſt.
Dän. Stormaſtens Fiſker.
Schw. Stormaſtens fiſkar.
Engl. Partners of the main-maſt.
Franz. Etambrais du grand mât.
Ital. Fogonature dell' albero di maeſtra.
Span. Fogonaduras del palo mayor.
Port. Ennoras do maſtro grande.

ſ. Fiſchen.

FISCHEN des Fockmaſts.

Holl. Fiſſer van de Fokke-Maſt.
Dän. Fokkemaſtens Fiſker.
Schw. Fockmaſtens fiſkar.
Engl. Partners of the fore-maſt.
Franz. Etambrais du mât de miſaine.
Ital. Fogonature dell' albero di trinchetto.
Span. Fogonaduras del palo de trinquete.
Port. Ennoras do maſtro de traquete.

ſ. Fiſchen.

FISCHEN des Befahnmafts.

Holl. Fiffer van de Bezaan-Maft.
Dän. Befanmaftens Fifker.
Schw. Befanmaftens fifkar.
Engl. Partners of the mizen-maft.
Franz. Etambrais du mât d'artimon.
Ital. Fogonature dell' albero di mezzana.
Span. Fogonaduras del palo de mezana.
Port. Ennoras do maftro de mezena.

f. Fifchen.

FISCHEN des Gangfpills.

Holl. Fiffer van de Gangfpill.
Dän. Gangfpillets Fifker.
Schw. Gångfpels fifkar.
Engl. Partners of the capftern.
Franz. Etambrais du cabeftan.
Ital. Fogonature dell' argano.
Span. Fogonaduras del cabreftante.
Port. Ennoras do cabreftante.

f. Fifchen

FISCHEN der Pumpen.

Holl. Fiffer van de Pompen.
Dän. Pump-Fifker.
Schw. Pump-fifkar.
Engl. Partners of the pumps.
Franz. Etambrais des pompes.
Ital. Fogonature delle trombe.
Span. Fogonaduras de las bombas.
Port. Ennoras das bombas.

f. Fifchen.

Den Anker FISCHEN, f. Anker No. 72.

Das Boyereep FISCHT, f. Anker No. 146.

Das Steuer FISCHT.

Holl. Het Roer vifcht.
Dän. Roret fifker.
Schw. Roret fifkar.
Engl. The rudder makes foul water.
Franz. Le gouvernail touche.
Ital. Il timone tocca.
Span. El timon toca.
Port. O leme toca.

Wird gefagt, wenn das Steuer den Grund des Waffers berührt.

FISCHERFAHRZEUG.

Holl. Vifcher-Vaartuig.
Dän. Fifker-fartöj, Fifkerbaad.
Schw. Fifkare-fartyg.
Engl. Fifhing boat.
Franz. Bateau-pêcheur.
Ital. Batello da pefca.
Span. Barco pefcador.
Port. Barco pefcador.

Jedes Fahrzeug dafs zu den verfchiedenen Fifchereyen eingerichtet ift. Die Bauart derfelben ift an jedem Ort verfchieden. Es find aber diefe Fahrzeuge durchgeheads gute Segler.

FISCHERLINEN.

Holl. Vifcherlyn.
Dän. Fifkerfnor.
Schw. Fifkare-lina.
Engl. Line to fifh.
Franz. Ligne à pecher.
Ital. Linea da pefca.
Span. Linea ó cordel.
Port. Linha para pefcar.

Eine von reinem Hanf gemachte Lien, die zum Fifchen gebraucht wird. Sie ift zweyfchäftig, aber jeder Schaft befteht nur aus zwey Faden. Man nennt diefe Lienen auch Seben.

FISCHERSTICH, f. Stich.

FISCHSUMP.

Der Name eines Fifcherfahrzeugs zu Stockholm, welches ungefähr 150 Lispfund Fifche führen kann.

FISCHTAU, f. Dregtau.

FISKAL, Advokat Fiskal.

Holl. Fifcaal, Advocaat Fifcaal.

Ein in Holland bey der Admiralität und bey einer Kriegsflotte angeftellter Officier, deffen Würde

Würde im Jahr 1629 errichtet wurde. Sein Amt besteht insonderheit darin, dass er Acht habe, dass keine Schiffe ohne Privilegium Kaperey treiben; den Process der aufgebrachten Schiffe zu veranstelten, damit solche entweder für rechtmässige oder unrechtmässige Prisen erklärt werden: jeden Monat die Register der bey den Licenten und Convoyen angestellten Commis nachzusehen und überhaupt für die Aufrechthaltung der Gerechtsame des Seestaats und für das Beste des gemeinen Wesens in dem Bezirk seiner Jurisdiction zu wachen. Er bekömmt einen Antheil an den Prisen und confiscirten Schiffen oder Gütern. Sein Wohnort ist in derselben Stadt, wo sich das Admiralitätsgericht befindet, und er darf sich nicht ohne Erlaubniss des Admirals oder dieses Gerichts von derselben entfernen.

Der Fiskal einer Kriegsflotte bleibt am Bord des Admirals, und bey dem Treffen soll er auf einem kleinen Fahrzeuge von einem Schiffe zum andern fahren, um zu sehen, ob auch jeder seine Pflicht erfüllet, und widrigenfalls solchen anklagen. Fast ein ähnliches Amt hat in England der *Judge Advocate*, und in Spanien der *Mayor jeneral.*

FITTEN.

Holl. Fitten.
Dän. Maale Dybheden af et Borgat.
Schw. Mäta djupet af et bårgat.
Engl. To mesure the depth of a bore-hole.
Franz. Mesurer la profondeur ou le trou que la tarriere a fait.
Ital. Misurare la profundità d'un buco fatto col trado.
Span. Medir la profundidad de las barrenas.
Port. Medir a profundidade das barrenas.

Die Tiefe der Bohrlöcher, in welche hölzerne Nagel geschlagen werden sollen, messen oder peilen, um die Länge der Nagel darnach einzurichten.

FLACH des Schiffs.

Holl. Vlak.
Dän. Flakket.
Schw. Flacket.
Engl. Flat bottom or floor.
Franz. Le plat fond d'un vaisseau.
Ital. Piatto fondo d'una nave.
Span. Pantoque.
Port. Fundo plano do navio.

Der flache Schiffsboden in der Mitte des Schiffs, welcher beynahe horizontal ist. Schiffe die scharf gebauet sind, haben kein Flach.

FLACH vor dem Winde segeln, oder den Wind FLACH vor dem Laken haben.

Holl. Regt voor de Wind zeilen.
Dän. Sejle ret for di Vind.
Schw. Segla rätt för di Vind.
Engl. To sail right afore the wind or the wind right aft.
Franz. Faire vent arriere.
Ital. Andare vento in poppa.
Span. Correr viento en popa.
Port. Correr vento em popa.

Den Wind gerade von hinten bekommen, so dass der Cours und die Richtung des Windes einerley wird. Es ist dieses der vortheilhafteste Wind, allein das Schiff ist dabey am schwersten zu steuern. Flach in dem Winde ist das Gegentheil von flach vor dem Winde.

FLACH in den Wind.

Holl. Regt in de Wind.
Dän. Ret i Vinden.
Schw. Rätt i Vinden.
Engl. Head to wind, or right in the wind's eye.
Franz. Debout au vent.
Ital. Vento per la prua.
Span. Viento por la proa.
Port. Vento pela proa.

Das Schiff ist nur FLACH zwischen Decks.

Holl. Het Schip is niet hoog tusschen Deks.
Dän. Skibets Mellemdæk er ikke dyb.
Schw. Skeppets mellandäck är icke djupt.
Engl. The ship is not high between decks.
Franz. L'entrepont a tres peu de hauteur.
Ital. Il corridore a poco pontale.

Span.

Span. La entre cubierta tiere poco puntal.
Port. A entre cuberta tem poco pontal.

Heifst das Schiff hat wenig Tiefe zwifchen Decks. Man fagt das Schiff ift tief verbunden, wenn es zwifchen Decks fehr tief ift.

FLACHE See.

Holl. Vlak Waater, effen Zee.
Dän. Flak Söe.
Schw. Flack fjö.
Engl. Smooth fea.
Franz. Mer calme.
Ital. Mar calmo.
Span. Mar calmo.
Port. Mar calmo.

Stille oder ruhige See, auf welcher keine Hebung der Wellen zu fpühren ift und keine Deining geht. Man fagt: die See ift fo flach, dafs man mit der Feder darauf fchreiben kann.

Die FLACHGANGEN.

Holl. Vlak-Gangen, Gangen in't Vlak.
Dän. Flakkets Klædning.
Schw. Bordläggning på Flacket.
Engl. The planks of the bottom or floor.
Franz. Bordages de fond.
Ital. Tavole del fondo.
Span. Tablones del pantoque ó del fondo del navio.
Port. Taboados do fundo.

Die Auffenplanken, welche das Flach des Schiffs bedecken. f. Planken.

FLAGE.

Holl. Vlaag.
Dän. Flage.
Schw. Flagra.
Engl. Flaw.
Franz. Grain.
Ital. Rafago.
Span. Turbonada.
Port. Rajada.

Ein jäher Windftofs, Regen-Donner oder Hagelfchauer. Es ift eben daffelbe, was ein Bö ift, nur fcheint die Wirkung einer Bö ftärker zu feyn und kann alfo eine fchwere Flage genannt werden. f. Bö.

WINDFLAGE.

Holl. Wind-Vlaag.
Dän. Vindflage.
Schw. Vindflagra.
Engl. Flaw of wind.
Franz. Rafal, Rifée de vent.
Ital. Rafago di vento.
Span. Turbonada.
Port. Rajada de vento.

f. Flage.

Eine REGENFLAGE.

Holl. Regen-Vlaag.
Dän. Regnflage.
Schw. Regn-flagra.
Engl. Flaw of rain.
Franz. Grain pluvieux.
Ital. Rafago di vento con pioggia.
Span. Turbion.
Port. Rajada com chuva.

f. Flage.

DONNERFLAGE, f. Bullerbö.

FLAGGE.

Holl. Vlag, Vlagge.
Dän. Flagd.
Schw. Flagg.
Engl. Flag, alfo a general name for colors.
Franz. Pavillon.
Ital. Bandiera.
Span. Bandera.
Port. Bandeira.

Eine insgemein viereckigte Fahne von leichtem wollenen Zeuge, welches Flaggentuch genannt wird. Sie ift nicht allein, wegen der Verfchiedenheit ihrer Farbe, das Kennzeichen der Nation, von welcher das Schiff ift, fondern auch das Unterfcheidungszeichen der Würde des kommandirendes Officiers des Schiffs, und ebenfalls dient fie auch zu Signalen. Die Flagge ift ungefähr um ⅓ länger als fie tief ift, und man mufs diefelbe nicht mit einem Stander, Wimpel und noch viel weniger mit einem Flügel verwechfeln. Der Stander (Fig. 68.) und der breite Wim-

Wimpel (Fig. 66.) ist nämlich kleiner; auch endigt sich ersterer in einer Spitze und letzterer in zwey. Der gewöhnliche Wimpel hingegen ist weit schmaler und dabey sehr lang und ebenfalls vorne gespalten. Der Flügel, welcher auch weit schmaler aber gewöhnlich viel länger ist, wird an ein ordentliches Gestell von Holz befestigt, welches das Flügelheck genannt wird (Fig. 67. cc.), und drehet sich um sein Spill a a, wie die Wetterfahne um ihre Stange. Sowohl Kriegsschiffe als auch Kauffahrer führen die Nationalflagge am Hintertheil, und zu dieser Absicht befindet sich am Hackbord der Flaggenstock (Fig. 91. S.) woran sie, vermittelst einer Fall, aufgeholt wird. Die Flagge am Top der Masten (Fig. 91. V.) ist aber blos ein Zeichen des am Bord befindlichen Admirals, und kein anderes Kriegsschiff darf solche führen. Kauffahrer dürfen nicht einmal einen Wimpel am Top führen. Eine Flagge am grossen Top ist das Unterscheidungszeichen des Admirals. Ist aber auch noch ein Viceadmiral und Kontreadmiral bey einer Flotte, so führt der erste seine Flagge am Vortop und der letzte am Besahntop.

Ein Viceadmiral oder Kontreadmiral, der ein Geschwader allein zu einer gewissen Unternehmung anführt kann auch seine Flagge vom grossen Top wehen lassen. Der Kapitain eines Kriegsschiffes führt nur einen Wimpel am grossen Top. Wenn der König selbst am Bord ist, so führt er die königliche Standarte am grossen Top, auch hat der Admiral General, und Viceadmiral General einer jeden Nation eine besondere Flagge, die, wenn sie das Kommando selbst haben, vom grossen Top wehet, und sich von der Flagge eines Admirals unterscheidet. Die verschiedenen Abänderungen des Flaggen und Stander führen, welche bey vorkommenden Gelegenheiten auf Kriegsflotten gemacht werden, muss man in den Artikelbriefen einer jeden Nation selbst lesen, auch was jeder General Officier für eine Flagge in seinem Boot führen darf. Man sehe auch den Artikel Admiral. Was die Signäle mit Flaggen anbetrift, davon werde ich unter Signal reden.

Jedes Schiff hat auch eine Flagge am Bugspriet (Fig. 236. M.), welche die Geus oder Gösch genannt wird, und diese darf jeder Kauffahrer führen. Sie ist kleiner als die Nationalflagge. Zur Erläuterung dieses Artikels findet man am Ende dieses Werks mehrere richtig gezeichnete und sauber illuminirte Kupfertafeln, welche eine vollständige Sammlung aller Nationalflaggen enthalten, wobey sich auch die verschiedenen Admiralflaggen und königlichen Standarten einer jeden Nation befinden.

Die Kampanje - FLAGGE oder National-FLAGGE.

Holl. Kampanje - Vlag.
Dän. Agterflag, Campagne - Flag.
Schw. Campanie - Flagg.
Engl. Ancient, ensign or colours of any nation.
Franz. Pavillon de poupe.
Ital. Bandiera da poppa.
Span. Bandera de popa.
Port. Bandeira da popa.

Die Flagge welche bey Kriegsschiffen und Kauffahrern hinten auf der Kampanje wehet. Jede Nation unterscheidet sich von der andern durch besondere Farben und Zeichen. s. Flagge.

Die Kommando - FLAGGE.

Holl. Kommando- of Bevel - Vlag.
Dän. Commando - Flag.
Schw. Commando - Flagg.
Engl. Flag.
Franz. Pavillon de commandement.
Ital. Bandiera quadrata nel tope.
Span. Bandera cuadra en el tope.
Port. Bandeira no tope dos mastros.

Eine viereckigte Flagge am Top von einem der drey Masten des Schiffs. Sie ist das Unterscheidungszeichen eines Generalofficiers. Jede Nation hat hierin ebenfalls ihre besondern Farben und Zeichen. s. Admiral und Flagge.

Die Friedens - FLAGGE.

Holl. Vrede - Vlag.
Dän. Hvidt Flag, Freds - Flag.
Schw. Frids - Flagg.
Engl. Flag of truce.
Franz. Pavillon de paix, pavillon parlementaire.
Ital. Bandiera di pace.
Span. Bandera blanca, bandera de paz.
Port. Baudeira branca, bandeira de paz.

Eine weisse Flagge, welche dasjenige Schiff, das mit einer feindlichen Nation Unterhandlung treiben

treiben soll, statt der Nationalflagge wehen läst, damit es nicht feindselig begegnet werde.

Blut - FLAGGE.

Holl. Bloed-Vlag, roode Vlag, Vegt-Vaan.
Dän. Blod-Flag.
Schw. Blod-Flag.
Engl. Bloody ancient.
Franz. Pavillon de guerre.
Ital. Bandiera di guerra.
Span. Bandera de combate, bandera roja.
Port. Bandeira de combate.

Eine rothe Flagge, welche vormals das Signal zur Schlacht war, wenn sie aufgehiesst wurde.

Pitsjahrs- oder Pisjahrs - FLAGGE.

Holl. Pitsjaars-Vlag.
Dän. Pischar eller Paschar-Flag.
Schw. Paschar-Flag.
Engl. The signal for a general council.
Franz. Pavillon de conseil.
Ital. Bandiera di consiglio.
Span. Bandera de consejo.
Port. Bandeira ou signal de conselho.

Die Flagge, vermittelst welcher der Befehlshaber einer Flotte das Signal giebt, dass die übrigen Befehlshaber und Schiffskapitaine an Bord seines Schiffs kommen um Kriegsrath zu halten oder anderer Ursachen wegen. Schiffe, welche auf einer Rhede segelfertig liegen, geben durch eine Flagge den noch am Lande befindlichen Leuten zu verstehen, dass sie sich baldigst an Bord begeben müssen; bey den Holländern ist dieses eine blaue Flagge am Vortop. Gewöhnlich zeigt ein Kriegsschiff drey Tage vorher seine Abreise an. Den ersten Tag macht es nämlich die Vor-Marssegel los; den zweyten Tag holt es die Marsschoten vor, wobey das Segel noch auf dem Rande beliegen bleibt. Am dritten hiesst es das Segel auf. Etliche Stunden vorher, ehe ein Kriegsschiff absegelt, giebt es den sogenannten Abschiedsschuss.

Die FLAGGE im Schau wehen lassen.

Holl. De Vlag in een Siouw obsteeken.
Dän. Hisse en Siou.
Schw. Hissa Flaggen i Schau.
Engl. To hoist the ensign with a waft.
Franz. Le pavillon en berne.
Ital. La bandiera indarna.
Span. La bandera amorronada.
Port. A bandeira amorronada.

Die Flagge hinten am Schiff ihrer Tieffe nach zusammenlegen, und sie so zusammengewickelt oben vom Flaggenstock wehen lassen. Es ist dieses ein unter allen Nationen gebräuchliches Signal, jemand an Bord zu rufen. Auf einer Rhede weht die Flagge im Schau, wenn die am Ufer befindlichen Schlupen an Bord kommen sollen, und man unter Segel gehen will. Auf der See um andern Schiffen zu erkennen zu geben, dass man ihrer Hülfe bedarf und in Noth ist. Bey Gewahrwerdung des Landes, um einen Lootsen an Bord zu rufen.

Signal- oder Seyn - FLAGGE, f. Signal.

Spleet - FLAGGE, Splitt - FLAGGE.

Holl. Spleet-Vlag.
Dän. Splet-Flag.
Schw. Splet-Flagg.
Engl. Flag terminating in two ends.
Franz. Pavillon fendu, en cornette.
Ital. Bandiera di cornetta.
Span. Bandera de corneta.
Port. Bandeira de corneta.

Eine Flagge die nicht viereckigt ist, sondern aus welcher vorne ein Stück in der Gestalt eines Keils ausgeschnitten ist, so dass sie dadurch zwey Spitzen bekömmt wie ein Wimpel. Die Dänen und Schweden führen manchmal solche Flaggen, auch findet man bey diesen Nationen Flaggen, die zwey solche Ausschnitte haben, und sich folglich in drey Spitzen endigen. Diese letztere Art nennt man Flaggen mit einer Zunge.

Eine FLAGGE mit einer Zunge.

Holl. Vlag met een Tong.
Dän. Flag med en Tunge.
Schw. Flagg med en tunga.
Engl. Flag with a tongue.
Franz. Pavillon à trois pointes.
Ital. Bandiera di cornetta con una lingua.
Span. Bandera de corneta con una lingua.
Port. Bandera de corneta com huma lingua.

f. die Erklärung unter Spleetflagge.

Die

Die Länge und Tiefe einer FLAGGE.

Holl. Lengte en Diepte van een Flag.
Dän. Længden og Höyden af en Flag.
Schw. Längden och Högden af en Flagg.
Engl. The fly and hoist of a flag.
Franz. Le battant & le guidant d'un pavillon.
Ital. Longhezza e larghezza d'una bandiera.
Span. Largura y anchura de la bandera.
Port. Comprimento e largura da bandeira.

Die Länge der Flagge, ist das Maafs ihrer Länge, welche der Wind in horizontaler Richtung offen hält. Die Tiefe aber das Maafs der verticalen Länge, wovon die eine Seite an den Flaggenstock befestigt wird. Die Länge der Flagge ist gewöhnlich ⅓ mehr als die Tiefe.

Die FLAGGE streichen.

Holl. De Vlag stryken.
Dän. Stryge eller nedhale et Flag.
Schw. Stryka Flaggen.
Engl. To strike the colours.
Franz. Amener le pavillon.
Ital. Amainare la bandiera.
Span. Arriar la bandera.
Port. Arriar a bandeira.

Die Flagge vermittelst der Fall niederlassen. Es ist dieses ein Grufs, den Schiffe von minderer Bedeutung aus Hochachtung den Admiralschiffen oder auch Kauffahrer den Kriegsschiffen erzeigen müssen. Im Kanal, wo sich die Engländer die Herrschaft angemafst haben, streichen auch die Kriegsschiffe anderer Nationen vor den englischen die Flagge, und im adriatischen Meer geschieht den Venezianern solche Ehre. Schiffe die keine Flagge haben, streichen die obern Segel. Ein Schiff das sich im Treffen für überwunden erklären will, streicht seine Flagge.

Die FLAGGE hiessen oder aufhiessen.

Holl. De Vlag hyssen.
Dän. Hidse eller ophidse et Flag.
Schw. Hissa Flaggen.
Engl. To hoist the flag or colours.
Franz. Hisser le pavillon.
Ital. Izzare la bandiera.
Span. Izzar la bandera.
Port. Içar a bandeira.

Die Flagge vermittelst der Fall in die Höhe ziehen. Es ist dieses das Gegentheil von streichen.

Die FLAGGE wehen lassen.

Holl. De Vlag waajen laaten.
Dän. Lade et Flag vaje.
Schw. Sätta up en Flagg.
Engl. To display the flag or colours.
Franz. Deploier le pavillon, faire pavillon.
Ital. Far bandiera.
Span. Hacer bandera.
Port. Fazer bandeira.

Eine Flagge aufhiessen, dafs sie gesehen werden kann. So sagt man, das Schiff läfst eine rothe, weisse oder blaue Flagge wehen.

FLAGGAST.

Holl. Vlaggast.
Dän. Flaggast.
Schw. Flaggast.
Engl. A mariner who has the care of the flags.
Franz. Capitaine des pavillons.
Ital. Capitano delle bandiere.
Span. Capitan de banderas.
Port. Capitaõ das bandeiras.

Der Matrose welcher auf einem Schiffe die Flaggen in Verwahrung hat und dieselben bey vorkommender Gelegenheit aufhiesst und streicht. Ebenfalls giebt es auch einen Wimpelgast und Göschgast.

FLAGG - Kapitain.

Holl. Vlag - Kapitain.
Dän. Flag - Capitain.
Schw. Flagg - Capitain.
Engl. Flag - Captain.
Franz. Capitaine du vaisseau commandant.
Ital. Capitano del vascello ammiraglio.
Span. Capitano del navio comandante.
Port. Capitaõ do navio commandante.

Der Kapitain am Bord eines Flagmanns oder Admiralschiffs, welcher die Befehle desselben den übrigen Schiffen durch Signäle mittheilt. Eben so versteht man unter Flaggschiffer, Flaggsteuermann und Flaggkonstapel den Schiffer, Steuermann und Konstapel am Bord eines Flaggmanns.

FLAGGMANN.

Holl. Vlag - Man.
Dän. Flag - Mand.
Schw. Flaggmän.

Engl.

Engl. Flagg-officer.
Franz. Officier général de la marine.
Ital. Capitano d'una armata.
Span. Comandante ó Jeneral de la armada.
Port. Comandante ou General da armada.

Der General-Officier, welcher eine Flagge am Top der Maſten führt. Zuweilen verſteht man auch darunter das Schiff deſſelben.

FLAGGSCHIFF oder FLAGGENSCHIFF.

Holl. Vlag-Schip.
Dän. Flag-Skib.
Schw. Flaggſkepp.
Engl. Flag-ſhip.
Franz. Vaiſſeau commandant.
Ital. Vaſcello ammiraglio.
Spon. Navio comandante.
Port. Navio comandante.

Das Schiff, von welchem der Admiral oder der en chef kommandirende Officier einer Flotte ſeine Flagge wehen läſst.

FLAGGSTAB oder FLAGGENSTOCK.

Holl. Vlag-ſtok, Vlag-ſtaf.
Dän. Flagſtangen.
Schw. Flaggſtaken.
Engl. Flag-ſtaff, enſign-ſtaff.
Franz. Baton de pavillon, mat de pavillon.
Ital. Aſta della bandiera.
Span. Aſta de bandera.
Port Aſta da bandeira, paó da bandeira.

Die hölzerne Stange oder der Stock (Fig. 91. S.) an welchem die Flagge aufgehieſst wird. Derſelbe ſteht in einem Eſelshaupt und hängt hinten etwas über, gewöhnlich folgt er dem Fall des Hinterſchiffs. An dem oberſten Ende befindet ſich ein runder Knopf mit einem Scheibengat, wodurch die Fall der Flagge fährt. Schiffe die eine Flagge am Top der Maſten führen, haben eine Bramſtenge, die oben länger iſt wie gewöhnlich. (Fig. 91. &c.)

FLAGGENTUCH.

Holl. Vlagge-Doek.
Dän. Flagduk.
Schw. Flaggduck.
Engl. Buntine.
Franz. Etamine.
Ital. Stamina.
Span. Lanilla.
Port. Eſtamenha.

Eine Art wollen Stof, wovon die Flaggen, Flügel, Stander und Wimpel gemacht werden. Es giebt Flaggentuch von allen Farben.

FLAGGEN.

Holl. Vlaggen.
Dän. At Flagge.
Schw. At flagga.
Engl. To dreſs a ſhip.
Franz. Pavoiſer un vaiſſeau.
Ital. Paveſare una nave.
Span. Empavezar un navio de banderas.
Port. Empaveçar hum navio de bandeiras.

Ein Schiff bey einer beſondern Feyerlichkeit mit Flaggen und Wimpeln behängen. Man macht ſolche an die Raaen, Stagen, Wanten, Pardunen und anderes Tauwerk feſt.

FLAPKANNE, ſ. Püll.

FLAPPEN des Raperts.

Holl. Flappen.
Dän. Hængsler.
Schw. Hängslar.
Engl. Cap-ſquares or clamps.
Franz. Plates bandes.
Ital. Piatte bande.
Span. Sobremuñoneras.
Port. Sobremunhoneiras.

ſ. Rapert.

FLARDE Eis, ſ. Eisflarde.

Der Wind wird FLAUER.

Holl. De Wind krimpt, neemt af.
Dän. Vinden ſagtes.
Schw. Vinden börjar bedara.
Engl. It becomes calm.
Franz. Le vent mollit.
Ital. Il vento incalma.
Span. El viento calma, floja.
Port. O ventoa bonança.

Der Wind wird ſchwächer.

FLECHTING.

Holl. Vlechting.
Dän. Flegting.
Schw. Vantſtand.
Engl. The ſhrouds and other rigging at the maſt-head.
Franz. Capelage.
Ital. Incapellatura.
Span. Encapilladura.
Port. Emcapeladura.

Der

Der um den Top der Maften oder Stengen befindliche Theil der Wandtauen, Pardunen, Hanger &c. (Fig. 103. i i und Fig. 603. i i.) Eine Flechting ift gut gemacht, wenn die Bugten oder Augen diefer Taue feft um den Maft und dicht über einander liegen. Man treibt fie mit der Klopfkeule fo weit herunter, bis fie auf die Bekleidung der Langfahlingen ruhen, welche ihnen zur Unterlage dienen. f. die Wanten anlegen, Maft und Sahlingen.

FLENSEN (auf Grönlandsfahrern).

Holl. Vlenfen.
Dän. Flenfe.
Schw. Flenfa.

Die vom Wallfifch abgefchnittenen Stücke Speck mit einer Talje ins Schiff holen. Auf dem Schiffe fchneiden die Strandfchneider diefe Stücke wieder in kleinere, die von den Hakjepieks mit Haken, die Flenshaken heiffen, ins Flensgat geworfen werden. Letzteres ift eine kleine Luke in der groffen, wodurch die Stücke in den Raum fallen, wofelbft fie der Speckkönig mit der Speckkönigin aus dem Wege werfen.

FLENSGAT.

Holl. Vlensgat.
Dän. Flensgat.
Schw. Flensgat.

f. Flenfen.

FLENSHAKEN.

Holl. Vlenshaken.
Dän. Flensninhager.
Schw. Flenshakar.

f. Flenfen.

FLETH oder FLEET (auf Grönlandsfahrern).

Holl. Fleet.
Dän. Flet.
Schw. Flet.

Alle Geräthfchaft die zum Wallfifchfang gebraucht wird, d. i. Fäffer oder Kardeelen zum Speck, Lieuen, Harpunen, Vorgänger, Lenfen, Topreeps, Specktakel, Kentergiensblöcke, Kentergienen, Kenterhakjes, Nafehaken, Bardenanker, Speckmeffer, Strandmeffer, Steertmeffer, Kappmeffer, Klaafen, Handhaken, Specktrog, Speckmamiering, Speckhaken, Eisfägen, Schlupen, Galgftürzen, &c. &c. Auch auf Heeringsbüfen verfteht man unter Fleth alle Geräthfchaften die zur Heeringsfifcherey gebraucht werden. Zuweilen verfteht man auch unter Fleth auf Schiffen die Takelafche und Maften, z. B. ein Schiff hat fein Hinterfleth verlohren, das ift den hintern Maft und die hintere Takelafche.

FLEUTE oder FLEUTSCHIFF.

Holl. Fluit. Fluit-Schip.
Dän. Floite.
Schw. Fleute.
Engl. A dutch flight.
Franz. Flute.
Ital. Flauto (baftimento da carico).
Span. Urca.
Port. Flute, charrua.

Ein groffes dreymaftiges Fahrzeug, welches vorne und hinten fehr breit ift, auch unten einen fehr flachen Boden hat. Im Verhältnifs ihres groffen Körpers haben die Fleuten eben keine hohe Maften und fegeln daher nur fehr langfam. Sie werden noch von den Holländern und Hamburgern zur Kauffardey und infonderheit zum Wallfifchfang gebraucht. Ihre Takelafche ift eben fo wie die Takelafche der Kriegsfchiffe; auch haben fie hinten auf dem Deck eine Hütte und unterfcheiden fich dadurch von den jetzt zur Kauffardeyfahrt weit mehr gebräuchlichern Barken. Hinten haben fie fehr ftarke Billen und einen breiten Hackbord. Man hat Fleuten von 300 bis 900 Laft. Da diefe Fahrzeuge aber zu plump gebauet find und einen zu langfamen Gang haben, fo werden fie nur wenig mehr gebraucht.

FLIEBOOT.

Holl. Vlieboot.
Dän. En Flibaad i Flandern og Holland.
Schw. Flibåt i Holland.
Engl. Dutch Flyboat.
Franz. Flibot.
Ital. Flibotto, baftimento ollandefe.
Span. Flibote, barco Hollandez.
Port. Flibote, barco Hollandez.

Der Name eines zweymaftigen niederländifchen Fahrzeugs, das vormals vielleicht von den Vlieländern gebraucht worden ift.

FLIBUSTIERS, f. Avanturiers.

Die Schote FLIEGEN laffen.

Holl. De Schoot vliegen laaten.
Dän. Slippe Skiödet ud.
Schw. Kafta lös fkotet.

Engl.

Engl. To let fly the ſheet.
Franz. Filer toute l'ecoute.
Ital. Largare la ſcotta per la mano.
Span. Largar la eſcota por la mano.
Port. Largar eſcota por maõ.

Die Schoten der Segel bey plötzlichen ſtarkem Winde gänzlich aus dem Schiff gehen laſſen, damit die Fläche des Segels dem Winde nicht mehr ausgeſetzt, ſondern der Gewalt deſſelben nachgeben kann.

FLIEGENKLAPPE.

Holl. Vlieglap.
Dän. Flueklap, Bramſejl paa en Smak.
Schw. Brasmſegel på en Smack.
Engl. Top-gallant-ſail of a dutch Smak.
Franz. Voile de perroquet d'une ſemaque hollandoiſe.
Ital. Pappafico d'una ſemaca ollandeſe.
Span. Vela de juanete de una Semaca.
Port. Vela de joanete de huma charrua.

So wird auf Schmacken und Kuffen das Bramſegel genannt, welches dieſelben noch über dem Topſegel führen.

FLIEGER.

Holl. Vlieger.
Dän. Flygert eller Flyver.
Schw. Flygare.
Engl. Middel-ſtay-ſail.
Franz. Petite voile d'étai de hune, voile d'étai volant.
Ital. Volante.
Span. Vela de eſtay volante.
Port. Vela volante, formoſa.

Ein Stagſegel, welches ſich zwiſchen dem Stengenſtagſegel und dem Bramſtengenſtagſegel befindet. Es wird vermittelſt eines Standers und Leiters (ſ. Stander und Leiter eines Stagſegels) feſtgemacht. Ueberhaupt nennt man Flieger alle Stagſegel, die noch zwiſchen die eigentlichen Stagſegel angebracht werden.

FLIEHEN, ſ. Flüchten.

FLIETSCHEN Ende.

Franz. Pattes de chanvre.

Der zunächſt an der Wurzel befindliche Theil oder der Fuſs der Hanfſtaude. Die Flietſchen Ende können, weil ſie zu holzartig ſind, nicht durchgehechelt und zum Spinnen gebraucht werden, ſondern man reiſst ſie an dem Abzieheiſen ab.

FLINTE.

Holl. Snaphaan.
Dän. En Flint.
Schw. Böſſa.
Engl. A ſhip's muſket.
Franz. Fuſil.
Ital. Focile, ſchioppo.
Span. Fuzil.
Port. Fuſil.

Ein bekanntes Feuergewehr. Die Flinte hat ihren Namen von einem uralten ſchon bey den Wenden vorkommenden deutſchen Wort Flins oder Vlyns, welches ein Hornſtein bedeutet, der auch noch jetzt in den nordiſchen Sprachen *Flinta* genannt wird. Als man dieſen Stein bey den Schieſsgewehren anwandte, erhielten ſie davon den Namen der Flinten. Man hält übrigens die Flinten für eine franzöſiſche Erfindung, die an die Stelle der Musketen kam; das erſte Regiement, das Flinten trug, war das von Ludwig XIV. 1671 in Frankreich errichtete Füſelierregiment, welches von den Flinten dieſen Namen bekam. Die Flinte iſt auf Schiffen von groſſen Nutzen, und unſtreitig das beſte Gewehr, ſich beym Entern zu vertheidigen, wenn man noch die Bayonette hinzufügt. Auch dient es diejenigen zu unterſtützen, welche mit Piſtolen und Säbeln zum Entern überſpringen. ſ. Entern.

Ein FLOSS oder FLOTT.

Holl. Een Vlot.
Dän. En Flaade.
Schw. En Flotta, timmerflotta.
Engl. Float or raft.
Franz. Radeau.
Ital. Zatta, zattera.
Span. Zata ó zatera, Jangada.
Port. Jangada.

Verſchiedene neben einander in paralleler Linie liegende Bäume, die vermittelſt Queerhölzer, die auf dieſelben genagelt worden, mit einander verbunden ſind. Man überläſst dieſes zuſammengebundene Holz auf Flüſſen den Strom, der es ohne weitere Koſten hinunter treibt, nur befinden ſich blos etliche Mann auf demſelben, die es, vermittelſt eines vorne und hinten befindlichen Steuers, in den Strom halten. Auf etlichen Strömen werden auch Waaren auf Flöſſen transportirt. In Amerika bedient man ſich auch der Flöſſe zur Schiffahrt auf der See. ſ. Balſe.

FLOTTEN (beym Schiffszimmermann).

Holl. Vlotten en Schouwen.
Dän. Flaader og Lurger.

Schw. Flottar.
Engl. Punts or floating ftages.
Franz. Rats à carenes.
Ital. Ponti
Span. Planchas de agua.
Port. Pranchas de agua.

Mehrere parallel neben einander liegende Bäume, die zusammen mit Queerhölzern befeftigt find und über welche ein Fufsboden von Planken gelegt wird. Auf folchen Flotten ftehen die Zimmerleute und Kalfaterer, um die Seiten des Schiffs von auffem zu brennen, auszubeffern und zu kalfaten, auch bedient man fich hiezu der Schauken, welches länglichte viereckigte Fahrzeuge find, die rund um rund nur einen Bord von ungefähr 1 Fufs Höhe haben.

FLOTTEN an den Fifchernetzen.

Holl. Vlotten.
Dän. Flaader, Boyer.
Schw. Flottar, boyar.
Engl. Buoys on a fifhing-net.
Franz. Bouées.
Ital. Boe.
Span. Boyas de la red de los pefcadores.
Port. Boias.

Stücke Kork oder leichtes Holz, welche an die Angelfchnuren oder an den obern Theil der Fifchnetze befeftigt werden, dafs fie nicht unterfinken.

FLOTT feyn.

Holl. Vlot zyn.
Dän. Være paa Flot.
Schw. Flyta.
Engl. To float
Franz. Flotter, être à flot.
Ital. Galeggiare, effere a gala.
Span. Flotar, eftar a flote.
Port. Eftar a nado.

Flott heifst in der Seefprache alles was auf dem Waffer fchwimmt. Ein Schiff flott machen, heifst alfo ein auf den Grund gerathenes und feft ftehendes Schiff wieder fchwimmend machen.

FLOTTE, Kriegsflotte oder Orlogsflotte.

Holl. Vloot, Orlogs-Vloot.
Dän. Flaade, Krigs- eller Orlogsflaade.
Schw. Flotta, Orlogsflotta.
Engl. Fleet.
Franz. Armée navale.
Ital. Armata navale.
Span. Armada naval.
Port. Armada, frota.

Eine gewiffe Anzahl Kriegsfchiffe, die unter dem Befehl eines General-Officiers zu irgend einer Unternehmung angeführt werden. Befteht die Flotte nur aus 10 bis 18 Schiffen von der Linie, fo wird folche blos ein Gefchwader genannt.

Eine eigentliche Kriegsflotte befteht aus drey Abtheilungen, denen man den Namen der erften, zweyten und dritten Divifion beylegt, aus welchen die *Avantgarde*, das *Corps de Bataille* und die *Arriergarde* formiret werden. Jede diefer drey Divifionen hat ihren eigenen Befehlshaber. Der Admiral en chef führt das Kommando über die erfte Divifion, welche gewöhnlich das Corps de Bataille ausmacht, der Vice-Admiral über die zweyte Divifion oder die Avantgarde, und der Kontreadmiral über die dritte Divifion oder die Arriergarde. Ift eine Flotte ftark, fo werden ihre drey Divifionen wieder auf gleiche Weife in eben fo viele Theile getheilt, die man Subdivifionen nennt und die von andern Flagg-Officieren oder alten Kapitainen kommandirt werden. Jeder Chef der Divifionen hat feine eigne Unterfcheidungsflagge.

Auffer der Linie (f. Linie der Bataille) halten gemeiniglich einige Fregatten, welche lediglich dazu dienen, die Signale, wodurch der Admiral en Chef oder die Kommandanten der Divifionen ihre Ordres geben, und die von einer in gerader Linie liegenden Flotte nicht deutlich unterfchieden werden können, zu wiederholen und folche alfo, da fie auffer der Linie liegen, denen in der Linie liegenden Schiffen zu überbringen. Diefe Fregatten werden Repetiteurs genannt, und jede Divifion hat ihre eigene, auch wohl zwey, wenn die Divifion fehr grofs ift und fich eine hinlängliche Anzahl Fregatten bey der Flotte befinden.

Sind Brander bey einer Flotte, fo bekömmt jede Divifion einen oder mehrere, damit die Chefs, wenn es die Umftände erfordern, Gebrauch davon machen können.

Sowohl die Brander als auch die Repetiteurs liegen allezeit, auffer dem feindlichen Gefchütz, zur Seite der Flotte, die nicht in Action ift. Ein Gleiches gefchieht auch mit den Hospital- und Proviantfchiffen. Ift die Anzahl diefer letztern ftark, fo ift es nöthig, ihnen etliche Fregatten zur Bedeckung zu geben, damit fie fich bey gefähr-

gefährlichen Umständen bey Zeiten retiriren können. Ein mehreres findet man unter Linie der Bataille, Manoeuvre, Kontremarsch, Marschordre, Flagge, Admiral, Seetaktik, Seekrieg, Seemacht, Seetreffen und Signal. Von den Kriegsflotten der Alten werde ich unter dem Artikel von der Geschichte der Schiffahrt und des Seekrieges reden.

FLOTTE, Kauffardeyflotte.

Holl. Koopvaardy-Vloot.
Dän. Flaade of Koffardiskibe.
Schw. Kiöpmans-Flotta.
Engl. Fleet.
Franz. Flotte de bâtimens marchands.
Ital. Flotta.
Span. Flota.
Port. Frota.

Eine Anzahl Kauffardeyschiffe, die gewöhnlich unter der Convoy oder Bedeckung von Kriegsschiffen fährt. Eine Flotte bekommt ihre Benennung von dem Lande oder dem Ort, wohin sie handelt, so sagt man z. B. die Jamaica Flotte, die Brasilianische, Smyrnische. Die spanische Silberflotte ist diejenige, welche das Silber aus dem spanischen America nach Europa bringt.

FLOTTILJE.

Das Wort ist spanisch und das Diminutivum von Flotte. Die Spanier nennen aber insonderheit so die Kauffardeyflotten, welche unter Bedeckung nach Indien fahren, oder aus Indien kommen.

FLÜCHTEN.

Holl. Vlugten.
Dän. At flye.
Schw. Blifva jagad.
Engl. To fly from.
Franz. Prendre chasse.
Ital. Prender caccia.
Span. Huir.
Port. Fugir.

Die Flucht nehmen. s. Zurückzug nach dem Seetreffen.

FLÜGEL einer Flotte.

Holl. Vleugels van een Vloot.
Dän. Flöyene of en Flaade.
Schw. Wingarna af en Orlogs-Flotta.
Engl. Wings of a fleet.
Franz. Les ailes d'une armée navale.
Ital. Ale d'una armata navale.
Span. Alas de una armada.
Port. Azas de huma armada.

Die äussersten Schiffe einer en Fronte segelnden Flotte. Bey Tage dehnet man die Flügel einer Kriegsflotte weiter aus, um Feinde gewahr zu werden; gegen Abend aber ziehen sich solche wieder auf ein gegebenes Signal des Admirals gegen das Centrum zusammen, um Trennung zu vermeiden.

FLÜGEL des Ankers, s. Ankerflügel.

FLÜGEL auf dem Top der Masten.

Holl. Vleugel.
Dän. En Flöj.
Schw. Flögel, Flög.
Engl. Vane.
Franz. Girouette.
Ital. Pennello.
Span. Cataviento.
Port. Catavento, grimpa.

Ist auf dem Top der Masten eben das, was der Wetterhahn auf einer Thurmspitze ist. Der Flügel besteht aber aus einem Streif Flaggentuch, wovon das eine Ende eine Einfassung von leichtem Holz hat (Fig. 67. c c.), woran es festgenähet ist. Dieses Holz wird das Flügelheck oder die Flügelscheere genannt, und dient dazu, den Streif Flaggentuch auszubreiten. Die beyden Enden dieser hölzernen Einfassung sind durchbohrt, damit sie die eiserne Stange (Fig. 67. aa.) durchlassen, um welche sich der Flügel dreht. Die Stange ist auf dem Top der Masten befindlich, und wird das Flügelspill genannt.

FLÜGELHECK oder Flügelscheere.

Holl. Vleugel-Hek.
Dän. Flöy-Rame.
Schw. Flögskäret.
Engl. Vane-stock.
Franz. Fût de girouette.
Ital. Legno del pennello.
Span. La armazon de madedera un grimpolon.
Port. Madeira a que está pregada a grimpa.

s. Flügel.

FLÜGELSPILL oder Flügelstuhl.

Holl. Vleugel-stoel, Vleugel-spil.
Dän. Flöy-Teenen, Spillets-Tap.

Schw.

Schw. Flögten.
Engl. Spindle of a vane.
Franz. Bâton de girouette, verge ou fer de girouette.
Ital. Ferro o asta del pennello.
Span. Hierro del grimpolon.
Port. Baron do catavento ou da grimpa.

f. Flügel.

FLUHR.

Holl. Vloer.
Dän. Skibets Bund.
Schw. Skepps-botn.
Engl. Floor.
Franz. Le fond d'un vaisseau.
Ital. Fondo della nave.
Span. Fondo del navio.
Port. Fundo do navio.

Der untere Boden des Schiffs zwischen dem Kiel und der Kimm. Die Linie, welche auf einem Seitenriss die Höhe oder Erhebung der Fluhr (Fig. 638. b b b.) ausdrückt, wird von den Engländern *rising line of the floor* genannt.

FLURHÖLZER oder FLUHRWRANGEN, f. das gebräuchlichere Wort Bauchstücke.

FLUHRSENTE, f. Sente.

FLUHRWEGER, f. Weger.

FLUTH.

Holl. Vloed.
Dän. Flod.
Schw. Flod.
Engl. Flood.
Franz. Flot, flux.
Ital. Flusso.
Span. Flujo.
Port. Enchente.

f. Ebbe und Fluth.

Vor-FLUTH.

Holl. Voor-Vloed.
Dän. For-Floden.
Schw. För Flod.
Engl. At new flood.
Franz. Au montant de la marée.
Ital. Il comminciamento del flusso.
Span. Punta de marea.
Port. Ponta de emchente.

f. Ebbe und Fluth.

Halbe FLUTH oder halbe Zeit.

Holl. Halve Vloed, Half Ty.
Dän. Halv Flod.
Schw. Half-Flod.
Engl. Half flood.
Franz. Demi-flot.
Ital. Medio flusso.
Span. Media marea.
Port. Meia emchente.

f. Ebbe und Fluth.

Agter-FLUTH, Hinter-FLUTH, oder das Letzte der FLUTH.

Holl. Agter-Vloed.
Dän. Agterfloden.
Schw. Akterflod.
Engl. The end or last of the flood-tide.
Franz. Fin du flux.
Ital. Fine del flusso.
Span. Fin de la marea.
Port. Fino da emchente.

f. Ebbe und Fluth.

Eine FLUTH.

Holl. Een Vloed.
Dän. En Flod.
Schw. En Flod.
Engl. One flood-tide.
Franz. Un flux.
Ital. Una marea, un flusso.
Span. Una marea, un flujo.
Port. Huma emchente, huma marea.

Die ganze Zeit von 6 Stunden, da das Wasser aufläuft, und während welcher es Fluth ist.

Spring-FLUTH, f. Springzeit.

FLUTH und Ebbe, f. Ebbe und Fluth.

FLUTH-Anker, f. Fluth-Anker.

FLUTHEN. Es fluthet.

Holl. Vloeyen.
Dän. Flyde.
Schw. Varda Flod, Floden kommer.
Engl. The tide flows, it is flowing water.
Franz. Il y a flot.
Ital. E flusso, il mare monta.
Span. El mar monta ó repunta.
Port. O mar monta ó repunta.

Man sagt es fluthet, so lange das Wasser aufläuft oder so lange als es Fluth ist.

FNE.

Der Name eines japanesischen Fahrzeugs, welches ein dortiger Binnenlander genannt werden könnte, weil es sich nicht von den Küsten entfernt.

FOCK oder Stag-FOCK (auf Schmacken, Kuffen, Jachten und Tjalken).

Holl. Fock, Stagfok.
Dän. Fokken paa Smakker og Kuffer.
Schw. Focken på Smackar och Kuffar.
Engl. Fore-stay-sail.
Franz. Trinquette.
Ital. Trinchetina.
Span. Trinquetilla de una Semaca o Cofa holandes.
Port. Trinquetilha, vela do estay de traquete.

Das Vorstagsegel auf diesen Fahrzeugen (Fig. 500. d.). Auf den dreymastigen und übrigen Schiffen ist die Fock ein Raasegel und sitzt am vordern oder am Fockmast. Die Schmacken und Kuffen haben aber ein Raasegel vorne am Mast, welches die Brefock heisst.

Bre-FOCK auf Schmacken, Kuffen, Tjalken und Schlupen, s. Brefock.

Klüf-FOCK, Klü-FOCK, oder Klüver auf Schmacken, Kuffen und Tjalken.

Holl. Kluivfok.
Dän. Klyvfokken.
Schw. Klyffock.
Engl. The fore top-stay-sail or the second-stay-sail.
Franz. Le second foc d'une semaque.
Ital. Secondo flocco.
Span. Contrafoque de una semaca.
Port. Contra buyarrona.

Das zweyte Stagsegel auf diesen Fahrzeugen (Fig. 500. d.). (Das Wort soll eigentlich Klüver-Fock heissen, s. Klüver.) Jetzt können die Schmacken und Kuffen auch ihr Bugspriet durch einen kleinen Klüverbaum verlängern, welcher der Jagerstock genannt wird, und hieran führen sie alsdenn noch ein drittes Stagsegel, welches der Jager heisst.

Sturm-FOCK auf Schmacken, Kuffen und Tjalken.

Holl. Stormfok.
Dän. Stormfokken.
Schw. Stormfocken.
Engl. Fore-stay-sail or storm-stay-sail
Franz. La petite trinquette.
Ital. Trinchettina.
Span. Pequeña trinquetilla de una semaca.
Port. Vela do estay de traquete.

Die Fock auf diesen Fahrzeugen, welche im Sturm gebraucht wird, und kleiner ist als die gewöhnliche.

FOCK oder FOCKSEGEL auf zwey und dreymastigen Fahrzeugen, s. Fock-Segel.

Die FOCK einbrechen, s. Einbrechen.

Die FOCK fellen oder fällen, s. Fellen.

Fockbraffen, s. Braffen.

Fockbulien, s. Bulien.

FOCKHALS, s. Hals.

FOCKKNECHT, s. Knecht.

FOCKRAA, s. Raa.

FOCKMAST, s. Mast.

FOCKSCHOTE, s. Schote.

FOCKSTAG, s. Stag.

FOCKTOPPENANTS, s. Toppenants.

FOCKWAND, s. Wand.

FÖHK, FÖK oder FEUK.

Holl. Fuik, Inwyk der Zee.
Dän. Vig, Kejle.
Schw. Wik, hafs-arm.
Engl. Creek, cove.
Franz. Crique.
Ital. Cala.
Span. Estero, saco.
Port. Esteiro.

Eine kleine Einweichung der See ins Land.

FÖHRENHOLZ, s. Holz.

FOLGER (beym Reepschläger), s. Nachhänger.

FORCEPS, s. die Erklärung unter Epikampes.

FORL

FORI.

So hieſſen bey den Lateinern die Duften oder Ruderbänke in den Fahrzeugen. Gewöhnlich wurden ſie aber *Tranſtra* genannt.

FORKEN.

Holl. Vorken.
Dän. Forker.
Schw. Forkar.
Engl. Forks.
Franz. Fourches pour carener.
Ital. Forche di ferro.
Span. Horquillas.
Port. Forquilhas.

Groſſe eiſerne Gabeln (Fig. 567. a) mit einem Stiel. Man gebraucht ſolche bey dem Brennen eines Schiffs, indem man nämlich die brennenden Schoven Rieth, Stroh oder Buſchwerk darauf ſticht, und ſolche an die Seite des Schiffs hält.

FRACHT.

Holl. Vragt.
Dän. Fragt.
Schw. Frackt.
Engl. Freight.
Franz. Charge.
Ital. Carica.
Span. Carga.
Port. Carga.

Die Ladung eines Schiffs. So ſagt man z. B. der Schiffer hat ſeine Fracht eingenommen. Er hat ſeine volle Fracht, halbe Fracht. Wenn an einem Ort wenig Fracht oder wenig Güter zu verladen ſind, ſo ſagen die Schiffer, es iſt daſelbſt eine ſchlaffe Fracht; durch grepiſche oder vorgrepiſche Fracht aber drücken ſie das Gegentheil aus. Wenn die Ladung gewiſſer Umſtände wegen an demſelben Ort, wo ſie eingenommen, wieder gelöſcht wird, ſo ſagt man, der Schiffer hat eine Fautfracht gemacht.

FRACHT oder FRACHTGELD.

Holl. Vragt, Vragtgeld.
Dän. Fragtpenge.
Schw. Fracktpennigar.
Engl. Freight.
Franz. Frêt ou nolis.
Ital. Nolo.
Span. Flete.
Port. Frete.

Der Lohn, welchen man dem Schiffer für die Ueberfahrt der Perſonen oder Güter bezahlt. Es wird ſolcher an dem Ort, wo die Ausladung geſchieht, entrichtet.

Schlaffe oder ſchlappe FRACHT, ſ. Fracht.

Grepſche oder vorgrepſche FRACHT, ſ. Fracht.

Faut-FRACHT, ſ. Fracht.

FRACHTBRIEF, ſ. Connoſſement.

FRACHTEN, ſ. Befrachten.

FRANSCH Takel oder Franzöſiſch Takel, ſ. Takel.

FREGATTE.

Holl. Fregat.
Dän. En Fregat.
Schw. Fregatt.
Engl. A Frigate of war.
Franz. Fregate.
Ital. Fregata.
Span. Fragata.
Port. Fragata.

Ein dreymaſtiges Kriegsſchiff, welches weniger als 50 Kanonen führt. Die Fregatten ſind überhaupt ſcharf gebauet und zum Schellſegeln eingerichtet. Sie müſſen dabey inſonderheit die Eigenſchaft haben, gut beym Winde zu ſegeln, und auch bey ſchwerem Winde See halten zu können, weil ſie hauptſächlich zum Kreuzen bey einer Flotte gebraucht werden, oder die Bewegungen des Feindes auszukundſchaften, Depeſchen zu überbringen, Kauffahrer zu convoyiren, und dergleichen mehr.

Die Takelaſche der Fregatten iſt vollkommen einerley mit derjenigen der Kriegsſchiffe, auch haben ſie eine Back und Schanze, und vorne ein Gallion. Fregatten von 50 bis ungefähr 32 Kanonen werden ſchwere Fregatten genannt, und haben zwey Verdecke; die mehrſten Fregatten führen jetzt ihr Geſchütz in einer Lage, und etliche nur weniges auf der Back und Schanze. Vormals führten Fregatten von 28 Kanonen 8 auf dem unterſten und die übrigen auf dem oberſten. Seit einiger Zeit hat man dies geändert, ſo daſs eine Fregatte von 30 Kanonen jetzt 26 auf dem Deck und 4 auf der Schanze führt. Dieſe Vertheilung des Geſchützes iſt bey weitem beſſer, weil dadurch die Lage der Fregatte höher über Waſſer kömmt; die kleinſten Fregatten haben nur 20 bis 28 Kanonen, und werden leichte Fregatten genannt.

Von Kauffahrern ſagt man, daſs ſie nach Fregatten Art gebauet ſind, wenn ſolche viele Schärfe haben und gut beym Winde ſegeln, auch mit einer Back, Schanze und einem Gallion verſehen

 ſind,

find, und 3 Maften nebft Fregatten-Takelafche führen. Die Fig. 95. ftellt eine englifche Fregatte vor.

Eine fchwere FREGATTE.

Holl. Zwaare Fregat.
Dän. En fvær Fregat eller Krigs-Fregat.
Schw. Svär Fregatt.
Engl. Frigate of war.
Franz. Frégate de guerre.
Ital. Fregata di guerra.
Span. Fragata de guerra.
Port. Fragata de guerra.

f. Fregatte.

Eine leichte FREGATTE.

Doll. Ligte Fegatte.
Dän. En let Fregat.
Schw. Lätt Fregatt.
Engl. Light Frigate.
Franz. Frégate legere.
Ital. Fregata leggiera.
Span. Fragata lijera.
Port. Fragata ligeira.

f. Fregatte.

FREGATTENKAPITAIN, f. Kapitain einer Fregatte.

FREYBEUTER, f. Kaper.

Der FRET an einem Bohr.

Holl. Fret.
Dän. Vridt.
Schw. Vritt.
Engl. Wimble or drill.
Franz. Vrille.
Ital. Coglia della verrugia.
Span. Gusanillo, gusano, murena.
Port. Gusano.

f. die Erklärung unter Bohr.

FRETBOHR, f. Bohr.

FRIEDEFEUER, f. Irrlichter an den Nocken der Raaen.

FRIEDENSFLAGGE, f. Flagge.

FRIES einer Kanone, f. Kanone.

HINTERFRIESEN, f. Kanone.

KOPFFRIESEN, f. Kanone.

FRIESEN am erften Bruch, f. Kanone.

FRIESEN am zweyten Bruch, f. Kanone.

FUCHS im Holze.

f. die Erklärung unter Feuer im Holze.

FUCHSJES oder FUXJES.

Holl. Voxjes.
Dän. Foxer.
Schw. Foxar.
Engl. Two rope-yarns twifted together.
Franz. Deux fils de carret tordus.
Ital. Due filastiche torte.
Span. Duas filafticas torcidas.
Port. Duas filafticas ou fios de careta torcidas.

Zwey Kabelgarne die nur blos zufammengerollt und nicht wie Knüttels zufammeugedreht find. Das Zufammenrollen gefchieht auf dem Knie, und eben fo wie der Schufter den Pechdrath rollt. Von den Fuxjes werden Seifingen und auch anderes plattes Tauwerk geflochten.

FUCHSSCHWANZ (beym Blockmacher).

Holl. Blokmaakers Hand-Zaag.
Dän. Blokkedrejers Haandfaug Stikfaug.
Schw. Stickfåg.
Engl. A blokmakers whip-faw.
Franz. Harpon des poulieurs.
Ita. Piccola fega d'un bozzolaro.
Span. Serrote de los motoneros.
Port. Serrote dos motoneiros.

Eine kurze Handfäge der Blockmacher. Sie hat einen hölzernen Stiel mit einem viereckigten Loch, welches zum Handgrif dient.

FÜLLINGEN im Raum oder Füllings der Nüfterlöcher.

Holl. Vullingen in't Ruim.
Dän. Sandbordene.
Schw. Våghåls-plankor.
Engl. Limber-boards.
Franz. Parclofes.
Ital. Bufsole.
Span. Empanados.
Port. Taboas das boeiras.

f. die Erklärung unter Nüftergaten.

FÜLLINGSPLANKEN.

Holl. Vullingen.

Dän.

Dän. Fyllings Planker.
Schw. Fyllning.
Engl. Planks between the wales (not uſed in engliſh ſhips.).
Franz. Bordages d'entre les preceintes.
Ital. Tavole fra le cinte.
Span. Tablas entre las cintas.
Port. Tuboados entre as cintas.

Die äuſſern Planken eines Schiffs zwiſchen den Berghölzern, ſ. Bergholz.

FÜLLSPANN, ſ. Spann.

FUNKTUCH, ſ. Fangtuch.

FÜRENHOLZ, ſ. Holz.

FUSS.

Holl. Voet.
Dän. Fod.
Schw. Fod.
Engl. Foot.
Franz. Pied.
Ital. Piè.
Span. Pié.
Port. Pé.

Ein Maaſs von 12 Zoll, welches ungefähr die Länge eines Fuſſes hat, jeder Zoll hingegen hat wieder 12 Linien. In jedem Lande und faſt an jedem Ort iſt dieſes Maaſs, wie die Münzen, verſchieden. Es würde eine eigene Abhandlung erfordern, wenn man nur das Verhältniſs der bekannteſten angeben wollte.

Quadrat - FUSS.

Holl. Quadrat-Voet.
Dän. Quadrat-Fod.
Schw. Quadrat-fot, Platt-fot.
Engl. Square-foot.
Franz. Pied carré.
Ital. Piè quadrato.
Span. Pié cuadrado.
Port. Pé quadrado.

Unter Quadrat-Fuſs denkt man ſich eine Fläche von einem Fuſs Länge und Breite.

Kubick - FUSS.

Holl. Kubyk-Voet.
Dän. Kubik-Fod.
Schw. Kubik-Fot.
Engl. Cubic-foot.
Franz. Pied cube.
Ital. Piè cubico.
Span. Pié cubico.
Port. Pé cubico.

Ein Würfel, der die Länge, Breite und Tiefe von einem Fuſs hat.

Keine See - FÜSSE haben.

Holl. Geene Zee-Voeten hebben.
Dän. Være ikke vant til Söen.
Schw. Vara icke ſiövan.
Engl. Not have ſea-legs.
Franz. N'avoir pas le pied marin.
Ital. Non aver il piè marino.
Span. Ser zapatero.
Port. Naõ ter pé de marinheiro; naõ ſer coſtumado a andar embarcado.

Wird von einem Matroſen geſagt, deſſen Füſſe noch nicht geübt ſind zu klettern, und bey dem Schlingern des Schiffs feſt zu ſtehn.

FUSSBLOCK, ſ. Block.

FUSSEISEN, ſ. Bujen der Gefangenen.

FUSSSTÖCKE.

Holl. Voetſtokken.
Dän. Spænholterne.
Schw. Fot-Spiärn i båt för rodare.
Engl. Stretchers.
Franz. Traverſins placés dans un bâtiment à rames, pour les pieds des rameurs.
Ital. Pedagne nella lancia.
Span. Pedeſtales.
Port. Pedeſtaes.

Queerhölzer, Stöcke oder Latten auf dem Boden eines Boots, gegen welche die Rojer ihre Füſſe ſetzen, um mit mehrerer Kraft rojen zu können.

FUSSSTRAND.

Holl. Voetſtrand.
Dän. Fiere.
Schw. Sjöſtrand.
Engl. A flat low and ſandy ſhore.
Franz. Greve.
Ital. Plaia.
Span Playa.
Port. Praia.

Ein flacher Strand an der Seeküſte.

FUSSTAU, ſ. Abhalter.

FUSTA-

FUSTASCHE.

Holl. Fuſtagie, Fatwerk.
Dän. Fuſtagie, Fade-Værket.
Schw. Fuſtagie, Fat-värk.
Engl. The water and proviſion casks of a ſhip.
Franz. Futaille.
Ital. Botte d'una nave.
Span. Vaſijeria.
Port. As barricas do navio.

Das ſämmtliche Faſswerk oder die ſämmtlichen Fäſſer und Tonnen eines Schiffs.

FUSTE.

Holl. Vaartuig in de middellandſche Zee.
Dän. Et Fartöj med Sejl og Aarer.
Schw. Små fartyg i medelhafvet.
Engl. A ſmall veſſel with ſail and oars navigated in the mediterranean.
Franz. Fuſte.
Ital. Fuſta.
Span. Fuſta, embarcacion pequeña que vá à vela y remo.
Port. Fuſta.

Ein kleines in der mittelländiſchen See gebräuchliches Fahrzeug, welches lateiniſche Segel und Riemen führt.

FUTTERUNG an der Seite des Schiffs für den Anker, ſ. Ankerſcheuer.

FUTTERUNG unter Stützen.

Holl. Shoen onder Stutten.
Dän. Skoene under Stytter.
Schw. Träſkor under ſtöttor.
Engl. Shoales.
Franz. Sabattes, ſoles.
Ital. Scarpe.
Span. Zapatas.
Port. çapatos.

So heiſſen eine Art platte hölzerne Schuhe (Fig. 60. d.), die man unter Stützen oder unter die Füſſe von den Spieren eines Bocks ſetzt, damit ſolche nicht zu tief in den Grund ſinken.

FUTTERUNG (beym Kahnbauer).

Die oberſte Planke an beyden Seiten des Kahns.

FUTTERUNG oder Ausfutterung des Gangſpills und des Bratſpills, ſ. Ausfutterung, Gangſpill und Bratſpill.

FUXJES, ſ. Fuchsjes.

G.

GAAPEN. f. Gapen.

Eine GAFFEL.

Holl.	Gaffel.
Dän.	Gaffel.
Schw.	Gaffel.
Engl.	Gaff.
Franz.	Vergue à corne.
Ital.	Fico.
Span.	Pico.
Port.	Carangueia.

Eine Art Baum (Fig. 532. e e.), woran der oberste Theil eines Gaffel- Giek- oder Brigsegels, vermittelst der Raabanden, festgebunden wird. Das eine Ende dieses Baums hat einen gabelförmigen Ausschnitt, oder zwey Arme (Fig. 533. a.), die den Mast hinten etwas umfassen, und mit einem Rack (Fig. 533. b.) um denselben befestigt sind. Dieser Ausschnitt wird die Mick der Gaffel genannt. An dem andern oder dem äusserften Ende ist ein gewöhnliches Nock (Fig. 528. x.) wie an den Raaen, befindlich. Die Gaffel vertritt, wie man sieht, die Stelle einer Raa, und hat eben so wie diese eine Fall, welche die Gaffel- oder Piek-Fall genannt wird (Fig. 532. x x.). (f. Fall.) An dem obern Ende der Gaffel befindet sich der Dirk (Fig. 528. f. und 532. f.) (f. Dirk), womit sie aufgetoppt wird, und nach unten fahren die beyden Geerden (Fig. 528. A A.) (f. Geerden). Bey schwerem Wetter wird auch noch ein Stopper an die Gaffel gesetzt, damit der Dirk nicht breche. Ein mehreres findet man unter Gaffelsegel.

GAFFEL-Segel. f. Segel.

Eine Planke GAHR machen.

Holl.	Een Plank gaar maaken.
Dän.	Koge en Planke.
Schw.	Koka en Planka.
Engl.	To bend a plank or make it pliant by boiling it.
Franz.	Chauffer un bordage, donner le feu à une planche.
Ital.	Cuocere una tavola.
Span.	Cocer una tabla.
Port.	Cozer huma prancha.

Die Planken in einem Kochflott so lange kochen, bis sie durch die Hitze den erforderlichen Grad der Biegsamkeit erlangt haben, um sich nach der Form der Seiten des Schiffs zu krümmen, woran man sie so heiss, wie sie aus dem Kochflott kommen, anlegt und anspikert. An denjenigen Orten, wo man kein Kochflott hat, bedient man sich des Brennbocks oder der Brandeisen. f. Kochflott und Brandeisen.

GAHRBORDEN. f. Kielgangen.

GAINGS.

So wurden vormals die Fleutschiffe in Holland genannt. Im Jahr 1595 sollen solche, nach dem Bericht des Velius, erst so gebauet worden seyn, wie man die Abbildung davon noch in alten holländischen Schriften findet, und wie man solche noch heutiges Tages mit weniger Abänderung sieht.

GALANDRIA oder ZALANDRIA.

Der Name eines gewissen Kriegs-Fahrzeugs bey den alten Venezianern. Es soll zu den Zeiten des Doge *Pietro Tradonico*, der ungefähr im Jahr 838 regierte, zuerst zu Venedig erbauet worden seyn. *Sagornino* sagt davon in seiner Geschichte von Venedig: *eo tempore duas bellicosas naves tales perficere studuerunt, quales nunquam apud Venetias antea fuerunt, quæ græca Lingua Galandriæ dicuntur.* Ob der Name von dem griechischen Wort *Chelys* oder *chelone*, welches eine Schildkröte heisst, die die Venezianer *Gagiandra* nennen, herzuleiten sey, läst sich nicht mit Gewisheit bestimmen; inzwischen findet man bey ältern griechischen Schriftstellern keine Erwähnung dieses Namens, selbst nicht einmal beym Kaiser *Leo*, sondern allein bey denen, die im mittlern Zeitalter lebten; unter andern beym *Simon Logoteta*, *Cedrenus* und *Constantinus Porphyrogenitus*, welcher sie *Chelandien* nennt, und sagt, dass sie in pamphylische und usiakische Chelandien eingetheilt wurden.

GALEASSE.

Holl. Galeas.
Dän. Galeaſe.
Schw. Galeaſſe.
Engl. Dutch galeaſſe.
Franz. Galeaſſe hollandoiſe.
Ital. Galeazza ollandeſe.
Span. Galeaza, nombre de un barco que uſan las Naciones del Norte.
Port. Fandarga, Galeaça do Norte.

Ein kleines bey den Dänen, Schweden, Hamburgern und Holländern gebräuchliches Fahrzeug, welches einen groſſen Maſt und auch einen kleinen Beſahnmaſt führt. Es iſt eben ſo geſtaltet, wie eine einmaſtige Galiote, nur unterſcheidet ſich ſolches von derſelben dadurch, daſs es einen platten Spiegel hat, da hingegen die Galiote rundgattet iſt. In Anſehung der Takelaſche iſt die Galeaſſe von der Galiote nicht unterſchieden. Sie führen beyde am groſſen Maſt ein Gaffelſegel und Topſegel. ſ. Galiote.

GALEASSE.

Holl. Galeas.
Dän. Galeaſe.
Schw. Galeaſſe.
Engl. Galeaſſe or great galley.
Franz. Galeaſſe.
Ital. Galeazza.
Span. Galeaza. Eſpecie de galera grueſſa.
Port. Galeaça.

Der Name des gröſſeſten oder vornehmſten von allen Ruder-Fahrzeugen in der mittelländiſchen See, oder derjenigen, die durch Riemen und Segel zugleich bewegt werden. In ganz alten Zeiten wurden zu Venedig Galeaſſen zur Kauffahrt gebraucht, die von den nachher erfundenen Kriegsgaleaſſen ganz unterſchieden waren. Die einzigſte Nachricht, welche ich davon in alten Schriften gefunden habe, iſt vom Jahr 1501, von *Peter Anghiari*, der als ſpaniſcher Geſandte über Venedig reiſete, um ſich zum Sultan von Babylon zu begeben. Derſelbe erzählt (*Legationis Babylonicæ, Lib. I. pag. 75.*), daſs bey ſeinem Aufenthalt zu Venedig ein vornehmer Patrizier unter andern folgendes zu ihm geſagt habe: *ab hujus noſtræ urbis initio, quæ uti vides, aquis undique circumvallata, & intra marinos fluctus fundata, nullius rei per ſe copiam tenet ita ſemper fuimus inſtituti, ut civium noſtrorum pars major, maritimis commerciis intenta, exterarum regionum, quacumque iter pateret, proventus ad nos deportare curarennt; cæteris quibus vel ſenio confectis vires deſunt, vel rerum experientia, aut doctrina pollentibus, prudentia ineſt, regendæ urbis onus incumbit. Quare longa nobis annorum curricula hoc genus navium, quas nos Galeaceas appellamus, aptius, commodius, tutiusque eſſe reliquis navigiis, oſtenderunt - - - - Novem enim, ſcito, Galeaceas commercii, quatuor Berytum, Alexandriam quinque deſtinatas.* Was aber dieſe Galeaſſen eigentlich waren, findet man in demſelben Werke des *Anghiari*. Er ſagt nämlich, da er von dem Arſenal zu Venedig redet: *Galeacearum quamlibet cuparum quingentarum ſub tegmine: in detecto autem totidem pondus deportare, inquiunt. Cupas vero ſingulas ponderis mille librarum computant - - - - Galeacearum qualibet ducentorum fere hominum miniſterio, ſtipendio conductorum indigere videtur. Ad remorum, ac velorum adminiſtrationem, centum quinquaginta addicuntur; tot enim remos qualibet ipſarum (quamvis ob Navigii magnitudinem remis parum utantur) affert. Nam ſolo tempore malaciarum, ut proximum aliquem portum ingrediantur, & exeant, aut ſe in aliquam partem mutent, & convolvant, remis agitur.*

Die zum Kriege ausgerüſteten Galeaſſen wurden erſt nachher von dem berühmten *Gian-Andrea Badoaro* erfunden, wie *Sanſovino* in ſeiner *Deſcrizione di Venezia. Lib. IV.* erzählt: *il qual Giovanni Andrea notabiliſſimo Senatore, havuti tutti gli honori importanti della ſua patria - - - - fu inventore di ridur la Galea groſſa a facilità di combattere, con la forza de' remi; la quale inventione conſervò poi la Rep. l'anno 1571.* Noch deutlicher erhellet ſolches aus der Grabſchrift des *Bodoaro*, die ebenfalls vom *Sanſovino* angeführt wird und alſo heiſst: *Ecce Joannis Andreæ Baduarii huius loci Prioris, permirabiliter ducta effigies, magni index animi, & maritimæ diſciplinæ ſimulachrum. Qui cum honores omnes eſſet conſecutus, pietatem in pauperes unam coluit; Senexque triremem illam nobilem adinvenit pugnæ navalis propugnaculum, & virtutis præſtantis viri apud poſteros clari teſtimonium. Vixit An. LXXXII. Obiit MDLXVI.* Die Galeaſſe führt drey Maſten und die Takelaſche derſelben iſt eben ſo wie auf den Galeeren. Ueberhaupt iſt ſie faſt in allen Stücken der Galeere ähnlich, auſſer daſs ſie viel gröſſer und höher von Bord iſt. Vorne und hinten hat ſie eine Art Back und Schanze, worin ſich einige Batterien über einander befinden, die mit

mit schweren Kanonen besetzt sind. Ueberdem stehen auch noch Kanonen unter dem Deck an beyden Seiten; auch Drehbassen auf dem Bord und Mörser oben auf der Back. Die Besatzung besteht ungefähr aus 800 bis 1200 Mann. In *Crescenti Nautica mediterranea* steht die Abbildung einer Galeasse, wie auch ein Besteck dieselbe zu bauen. Letzteres findet man auch in *Saverien Dictionnaire de Marine* unter dem Artikel *Galeasse*. Die Länge einer Galeasse über Steven gemessen ist 160 bis 170 Fuss. Die Galeassen waren vormals nicht allein in Venedig, sondern auch in Frankreich im Gebrauch, jetzt sind sie daselbst aber abgeschaft. Die Venezianer hatten einen eigentlichen Galeassen-Admiral (*Capitano delle galeazze*), s. Admiral. Der Kapitain einer Galeasse musste schwören, dass er mit seinem Kopf dafür stehen wolle, es jederzeit mit 25 feindlichen Galeeren aufzunehmen.

GALEERE.

Holl. Galey.
Dän. Galeje.
Schw. Gallere.
Engl. Galley, row-galley.
Franz. Gallére.
Ital. Galera.
Span. Galera.
Port. Galé.

Ist nach den Galeassen das vornehmste von allen Ruder-Fahrzeugen oder von denjenigen, die durch Riemen und Segel zugleich bewegt werden können.

Ich werde bey der Geschichte der Schiffbaukunst Gelegenheit haben zu zeigen, dass die Galeeren und überhaupt alle noch itzt in der mittelländischen See gebräuchlichen Fahrzeuge, die in den neuern Sprachen unter dem Namen lateinische bekannt sind, nur in wenigen Stücken von den Fahrzeugen der Alten unterschieden sind, welche in einem Zeitraum von 20 Jahrhunderten eine etwas andere Einrichtung bekommen haben; insonderheit zeigen dieses die noch jetzt auf diesen Fahrzeugen gebräuchlichen Seetermini, welche sich durchaus von allen übrigen unterscheiden, und wovon man den Ursprung einzig und allein in der griechischen und lateinischen Sprache findet. So heisst z. B. der Kiel eines Schiffs in der italienischen Sprache *colomba* und *chiglia*, welche letztere Benennung wahrscheinlich durch die nordischen Völker mit nach Italien gebracht; auf Galeeren und lateinischen Fahrzeugen wird solcher aber *carena* genannt nach dem lateinischen *carina*. Eben so heisst *pennone* eine Raa, auf lateinischen Fahrzeugen aber *antenna*, nach dem lateinischen *antenna*. Die *Anquinæ funes* der Lateiner findet man auf den jetzigen Galeeren unter dem Namen *anchi*, französisch *anquins*, und *carchesium* unter dem Namen *carcese* oder *calcese*. Auf den Galeeren die im 14ten und 15ten Jahrhundert gebräuchlich waren und 3 Masten führten, bedeutete *Artimon* das grosse Segel, nach dem griechischen *artemon*. — Die Galeeren wurden in ältern Zeiten Galeen oder Galeien genannt. Die erste Erwähnung davon findet man meines Wissens beym Kaiser *Leo*, der ungefähr im Jahr 880 nach Christo zu regieren anfieng, und uns in seinem bekannten Buch von der Taktik, von der damaligen Beschaffenheit der griechischen Marine sehr genaue Nachricht giebt. Seine Kriegsflotte bestand aus grossen und kleinen Fahrzeugen, die alle Segel und Riemen führten. Die grossen wurden Dromonen genannt (s. Dromones) und führten an jeder Seite 2 Reihen Riemen eine über der andern. Die kleinern hiessen Galeen und hatten nur an jeder Seite eine Reihe Riemen. Besonders waren sie dazu bestimmt, schnell von einem Ort zum andern zu laufen, vielleicht ist das Wort von den bey den ältern Griechen gebräuchlichen Fahrzeugen, die unter dem Namen *Gauloi* bekannt waren, zu deriviren. In spätern Zeiten findet man auch Galeen bey den Venezianern, deren Marine überhaupt, wie der gelehrte *Girolamo Zanetti* in seiner *Dissertazione sopra l' Architettura navale &c.* zeigt, mit der griechischen viele Aehnlichkeit hatte. *Ville Hardouin* sagt in seiner Geschichte der Kreuzzüge, dass der Doge *Dandolo* im Jahr 1202 zu dieser Unternehmung, ausser den Transportschiffen, *L Galees pour l'amour de Dieu* versprach, die auch geliefert wurden. Der eben gesagte *Zanetti* hat auch vor einigen Jahren (*Memorie per servire alla Storia letteraria T. VII. p. 1.*) den Vertrag drucken lassen, den Ludwig IX. mit der Republik Venedig wegen der Eroberung des heiligen Landes machte, und welcher 1268 geschrieben worden. In demselben verspricht der Doge XV armirte Galeeren auf seine Kosten zu halten (*cum hominibus Venetiarum ad obsequium Christi, & ad exaltationem & robur Fidei Christianæ ponere & tenere suis expensis per unum annum XV. galeas armatas*), welches zu der Zeit die einzigsten Fahrzeuge waren, die zum Kriege gebraucht wurden, die übrigen dienten blos zum Transport. Dieser Aufsatz

verbreitet über die Schiffbaukunst der damaligen Zeiten ausserordentlich viel Licht, ich werde unter dem Artikel Schiffbaukunst weiter davon reden.

Vormals hatte man in der mittelländischen See Galeeren von dreyerley Rang. Die schwersten wurden auf italiänisch *Galere grosse* genannt. Die vom zweyten Range, *Galere bastarde*, und die leichtesten, *Galere sottili*, welche Eintheiluug schon im 14ten Jahrhundert gemacht wurde, wie man aus den *Ordenanzas de las armadas navales de la corona de Aragon &c. copiadas por Antonio de Capmany* sieht, woselbst in dem *apendice de noticias varias sacadas de instrumentos ineditos*, von der Ausrüstung einer jeden dieser 3 Klassen von Galeeren weitläuftig gehandelt wird. Jetzt nennt man die leichtesten Galeeren in der Ost-See Halbgaleeren, uud in Italien *mezze galere*. Darunter versteht man nämlich diejenigen, welche 16 bis 20 Paar Riemen führen. Die eigentlichen Galeeren aber haben 20 bis 30 Paar.

Der Gebrauch der Galeeren ist heut zu Tage, da der Bau der Kriegsschiffe zu solcher Vollkommenheit gebracht, sehr abgekommen. In Frankreich, Spanien und Portugal, wo noch im Anfange dieses Jahrhunderts eine grosse Anzahl gehalten wurde, findet man sie gar nicht mehr; theils weil sie zu kostbar zu unterhalten sind, theils aber auch weil sie nur bey einer Windstille mit Nutzen gegen Kriegsschiffe gebraucht werden können; überdem können sie bey schwerem Wetter nicht See halten und sind folglich auch zu langen Seereisen nicht tauglich; sie sind daher auch selten aus der mittelländischen See herausgekommen; da sie aber nicht tief ins Wasser gehen, so sind sie ungemein geschickt über Untiefen und nahe an den Küsten fortzukommen, weswegen sie auch in den italiänischen Gewässern noch häufig gebraucht werden; insonderheit unterhalten die Maltheser-Ritter, die Republik Venedig und Genua, wie auch der König von Neapel und der Pabst noch eine beträchtliche Anzahl. Mit eben so gutem Erfolg haben die Russen und Schweden sich der Galeeren in der Ost-See zum Kriege bedient, wo sie zwischen den Scheren mit keinen tiefgehenden Schiffen fortkommen würden. Diese Galeeren sind eben so gebaut und bemastet wie diejenigen, welche in der mittelländischen See gebraucht werden. Man weiss aus der Geschichte, dass schon im Jahr 1540 der König von Schweden, Gustaf Adolf, sich aus Venedig Schiffbaumeister kommen liess, die eine Menge Galeeren bauen musten, die er gegen die Moskovitischen und Ehstnischen Seeräuber gebrauchte. Ob die Galeeren schon vor Gustaf Adolphs Zeiten in den nördlichen Gewässern bekannt gewesen, lässt sich nicht mit Gewissheit sagen, fast sollte man es aber glauben, weil schon in weit ältern Zeiten Arrigus VIII, König von England, Flotten, Seeleute und Admirale von den Venezianern erhielt. (*Raynal Hist. Phil. & Polit. Tom.* 7.) Ebenfalls ersuchte Sigismund, König von Polen, die Venezianer um Schiffsbaumeister, welche zu Danzig eine Flotte baueten, die er der dänischen Seemacht entgegen stellte; es hatte sich zu der Zeit ein gewisser Venezianer *Angeli* in der Schiffsbaukunst berühmt gemacht, wie *Natal Conti* in seiner Geschichte erzählt.

Die Länge einer Galeere (Fig. 283.) ist ungefähr 130 bis 140 Fuss und die Breite 26 bis 30 Fuss. An jeder Seite führt sie 25 oder 26 Riemen, deren Ruhepunct auf einer Latte ist, die sich an beyden Seiten ausser dem Bord der Galeere befindet und von vielen auf und niederstehenden Knien getragen wird. Auf dem Deck sind an der Backbord- und Steuerbord-Seite die Bänke der Rojer, und zwischen diesen, (das ist mitten in der Galeere) befindet sich ein Gang, der der Coursier genannt wird, und vom Vordertheil bis zum Hintertheil der Galeere führt. Ganz vorne steht in diesem Gange ein schweres Stück Geschütz, gewöhnlich ein 24 Pfünder, und an den beyden Seiten desselben zwey andere von wenigerm Kaliber. In ältern Zeiten standen an den Seiten dieser letztern noch zwey kleinere. Mit diesen Kanonen wird von vorne aus der Galeere gefeuert. Auf dem Bord der Galeere stehen Drehbassen auf Schwanenhälsen. Hinten befindet sich eine Art Hütte (franz. Carosse), wo der Kapitain logirt, und unter dieser Hütte ist der Salon (franz. gavon) oder die Kajüte. Am Hintertheil oder am Spiegel sind zwey Fallreeps-Treppen ausgehängt, vermittelst welche man in die Galeere steigt.

Auf dem Vordertheil steht eine Art Back (franz. Rambade) und derselbe endigt sich in einem ziemlich weit herausragenden Schnabel, der statt des Bugspriets dient und bey den Alten wahrscheinlich der sogenannte Rostrum gewesen ist. Unter dem Deck befinden sich die verschiedenen Kammern oder Abtheilungen für den Proviant und für das Reserve-Gut.

Die Takelasche einer Galeere besteht gewöhnlich aus einem grossen und einem Fockmast, etliche

etliche haben auch einen kleinen Besahnmast, welche insgesammt lateinische Segel führen. Diese Masten sind sehr kurz und haben keine Stengen; der Top derselben ist viereckigt und in demselben befinden sich etliche Scheiben für das Drehreep der Raa. Die Masten haben keine Stagen und die Wandtaue haben statt der Jungfern zwey lange zweyscheibigte Blöcke, wovon die untersten mit Knebeln an eiserne Ringe befestigt werden, die an dem langen Holz sitzen, welches den Riemen zur Unterlage dient.

Bey heissem Wetter wird ein Zelt über die Galeere gemacht, damit das bey den Riemen arbeitende Volk vor der Sonnen-Hitze Schutz hat. In ältern Zeiten herrschte auf den Galeeren viele Pracht in Wimpeln, Flaggen und Verzierungen aller Art, die auch noch zum Theil Statt findet, wenn sie zur Ueberfahrt hoher Personen gebraucht werden.

Von dem Bau und der Ausrüstung einer Galeere findet man ein Mehreres beym *Crescenti* und *Dassier*; auch haben *Furtembach* und *Witsen* mit minderer Sachkenntniss etwas davon gemeldet. Was *Saverien* in seinem *Dictionnaire de Marine* unter dem Artikel Galeere meldet, ist wörtlich aus dem *Dassier* genommen.

Die Namen der in spätern Zeiten in der mittelländischen See gebräuchlichen Fahrzeuge, *Galeazza*, *Galerata*, *Galione*, *Galizabra* und *Galeota* sind alle von dem Wort Galeere, die in ältesten Zeiten Galé genannt wurde, zu deriviren.

Halb-GALEERE.

Holl. Half-Galey.
Dän. Halv-Galeje.
Schw. Half-Gallere.
Engl. Half-galley.
Franz. Demi-galère.
Ital. Mezza galera.
Span. Media galera.
Port. Meia galé.

f. die Erklärung unter Galeere.

GALEON. f. Galion.

GALEONE. f. Galione.

GALGEN.

Holl. Galg.
Dän. Galge.
Schw. Galge.
Engl. Gallow-bits.
Franz. Potence.
Ital. Potenzia.
Span. Guindaste.
Port. Bonecas.

Eine Art Gerüst, welches aus zwey aufrecht stehenden Stützen besteht, deren Köpfe mit einem Queerholz verbunden sind. Auf Kauffahrern steht ein solcher Galgen vor dem Bratspill (Fig. 44. a a a) und dient der Klocke zum Stuhl. Ein ähnlicher befindet sich auf den mehresten Schiffen vor dem grossen Mast. Auf diesen beyden Galgen werden die Reserve-Rundhölzer oder die Borg-Raaen und Borg-Stengen gelegt, nachdem solche vorher zusammengebunden und an die Galgen geforrt sind, so dass sie zusammen eine Art Dach formiren, welches man alsdann eine Kuhbrücke nennt. Auf diese Kuhbrücke werden gewöhnlich die Schlupen gesetzt. In oder an den Galgenstützen ist auch eine Scheibe, wodurch die grosse Marsschote fährt.

Klocken-GALGEN.

Holl. Klokgalg.
Dän. Klokke galge.
Schw. Klockgalge.
Engl. Belfrey.
Franz. Potence de cloche, montans de cloche.
Ital. Potenzia della campana.
Span. Guindaste de la campana.
Port. Boneca de campana.

f. die Erklärung unter Galgen und Bratspill.

GALGENSTÜTZEN (auf Grönlandsfahrern).

Holl. Galg-stutten.
Dän. Galgstytter.
Schw. Galgstöttor.

Sind zwey auf und niederstehende Hölzer oder Latten, die sich hinten an jeder Seite der Besahnsrust befinden. Sie ragen etliche Fuss über dem Bord und sind oben so weit von der Seite des Schiffs entfernt, als die Rust aussbringt, und folgen nach unten etwas dem äussern Belauf des Schiffs. Die Galgenstützen dienen statt der festen

festen Schleten oder Schmierbäume, damit die hinten im Schiff stehenden Schlupen, welche Galgschlupen heissen, daran herunter gestrichen werden können, und nicht an die Besahnsrust stossen, wenn man sie ins Wasser bringen will. Auf Grönlandsfahrern sitzen auch vorne bey der Last an jeder Seite feste Schleten oder Schlitten, woran die Halsschlupen gestrichen werden.

GALGSCHLUPEN (auf Grönlandsfahrern). s. Schlupen.

Das GALION oder GALJON eines Schiffs.

Holl. Galjoen.
Dän. Gallion.
Schw. Gallion.
Engl. Head of a ship.
Franz. Poulaine.
Ital. Polena.
Span. Las alas de proa.
Port. Beque.

So nennt man eine Verbindung mehrerer Stücke, die noch vor dem Vorsteven des Schiffs hervorragen. Man findet solches gewöhnlich aber nur bey Kriegsschiffen und Fregatten, und selten bey andern Fahrzeugen. Die Hauptstücke, aus denen das Galjon besteht, sind das Scheg oder der Schaft (Fig. 235.) A A. B B, der Auslieger oder Lieger des Galjons C. C. C, der Löwe oder die Figur N, die Schliess-Knien oder Sloi-Knien E. E. E. der Kam zwischen den Schliess-Knien F, die verkehrte Knie am Galjon H, der Blasebalken G, die Galjons-Regelingen J. J. K. K, die stehenden Galjons-Knien oder Stützen L. L. und der Papageienstock M. M. Ich werde von jedem dieser Theile an seinem Ort besonders reden. Allgemein versteht man unter Galjon aber nur den Platz zwischen den Regelingen J. J. K. K, der Figur N. und der verkehrten Knie H. Der Fussboden dieses Platzes oder des Galjons ist von Rösterwerk und da dasselbe auch dem Schiffsvolk zum Abtritt dient, so sind in demselben Sitze dazu eingerichtet. Das Galjon ist eigentlich eine unnütze Beschwerung des Vorschiffs und befördert die Kielgebrechlichkeit, es ist daher gut solches kurz und so leicht als möglich zu machen. Die heutigen Schiffbauer machen es auch viel kürzer als die Alten, und nicht länger als zur Unterstützung des Bugspriets, welches durch die Wulingen Q Q geschieht und zur Anbringung der Blöcke am Butluf O O für den Fock-Hals und der übrigen Vorsegel, welche hauptsächlich dazu dienen, das Schiff zum Abfallen zu bringen, erforderlich ist. Man giebt daher jetzt dem Galjon nicht mehr als den funfzehnten Theil der Schiffslänge, da solches in ältern Zeiten wohl den zehnten bekam. Die Fig. 235 stellt ein Galjon nach französischer Bauart vor, und Fig. 45 eines nach englischer. Letztere unterscheidet sich insonderheit von der erstern darin, dass die unterste Regeling bis an den Drücker unter dem Krahnbalken t t verlängert wird und diese Verbindung, oder diesen unter dem Drücker angebrachten Zierrath o o nennen die Engländer *Eiking;* auch stehen die Schliessknien weiter von einander, und zwischen denselben sind die Klüsen q q gebohrt, welche nach französischer Bauart über denselben liegen (Fig. 235. X.). Die oberste Schliessknie wird bey den Engländern auch bis hinten an den Kopf des Löwen verlängert, und diese Verlängerung (Fig. 45. m m.) heisst *Hair bracket.* Die beyden an dem Vorsteven liegenden Klüshölzer reichen nach oben heraus, und zwischen denselben liegt das Bugspriet. Das herausragende Ende s s wird *Bollard-timber* oder *Knight-head* genannt. Statt eines Küssen vor den Klüsen (Fig. 235. Y.) gebrauchen die Engländer das *Navel-wood* (Fig. 45. d d.) welches dicke an die Klüshölzer gespickerte Klötze sind, wodurch die Klüsgaten gebohrt werden.

GALIONE.

Holl. Galjoen.
Dän. Galion (Spanske Krigs- eller Koffardiskibe af Sölvfloden).
Schw. Galion (et stort spanskt Krigskepp).
Engl. Galeon.
Franz. Galion.
Ital. Galeone.
Span. Galeon.
Port. Galiaõ.

So nannte man vormals, hauptsächlich in Spanien und Portugal, schwere dreymastige Kriegsschiffe; auch zum Kriege ausgerüstete Kauffahrer, die über 400 Last tragen konnten. Sie waren ausserordentlich hoch von Bord und hatten manchmal vier Verdecke über einander. Auch in Frankreich hatte man Galionen. In Portugal und auch in Spanien nannte man nachher diese schweren Schiffe Karaken. Sie trugen oftmals mehr als 2000 Last. Man findet im *van den Ik* eine Abbildung davon. Heut zu Tage nennt man noch Gallio-

Gallionen, die zum Kriege und zur Kauffahrt ausgerüsteten spanischen Schiffe, welche die Silberflotte ausmachen und den Handel nach dem spanischen Amerika treiben.

GALJOTE, GALJOTSCHIFF.

Holl. Galjoot.
Dän. Galliot.
Schw. Galliot, Galliotte eller Galleoth.
Engl. Galliot.
Franz. Galiote Hollandoise.
Ital. Galeota Ollandese.
Span. Galeota del Norte.
Port. Galeota do Norte, huma fandarga.

Ein von den Dänen und Schweden gebräuchliches Fahrzeug. Es hat einen Grossen und einen Besahnmast und ist hinten rundgattet, wodurch es sich von der Galiasse unterscheidet. Am grossen Mast führt es ein Gaffel- und Topsegel. Man hat auch dreymastige Galioten, die hinten ebenfalls rundgattet sind, und deren Steuer über der Kajüte mit der Ruderpinne bewegt wird (Fig. 286.). Diese letztern werden jetzt aber nicht häufig mehr gebraucht, weil das Steuer gewöhnlich sehr leicht schadhaft wird. In *Chapmans Architectura Navalis* findet man von beyden Arten Galioten eine Zeichnung.

Man muss diese Galiote nicht mit einer in der mittelländischen See gebräuchlichen kleinen Art Galeere verwechseln, die ebenfalls Galiota genannt wird.

Bombardier-GALIOTE, s. Bombardier-galiote.

GALJUN, s. Galion.

GALLEN und GRUBEN in einer Kanone.

Holl. Gooten of Kuilen.
Dän. Gröfter eller Gruber.
Schw. Gropar.
Engl. Honey combs.
Franz. Chambres.
Ital. Bolle, camere.
Span. Escarabajos.
Port. Escaravalhos, brocas.

Man sagt dass eine Kanone Gallen und Gruben hat, wenn der Guss nicht rein ist, sondern sich in dem Lauf kleine Hölen oder Vertiefungen befinden. Dieser Fehler ist nicht selten Ursache, dass eine Kanone springt.

Hinter-GALLERIE.

Holl. Agter Gallery.
Dän. Agter Gallerie.
Schw. Altan.
Engl. Balcony, Stern gallery.
Franz. Galerie de poupe.
Ital. Galeria.
Span. Corredor, galeria.
Port. Jardim.

Ein drey bis vier Fuss hervorspringender Balkon, der hinten am Schiff zur Zierde und zur Bequemlichkeit angebracht ist (Fig. 91. ct.). Man geht aus der obern Kajüte durch eine Thüre in die Gallerie. Schiffe unter 60 Kanonen haben selten eine Gallerie. Dreydecker haben hinten zwey Gallerien. An beyden Seiten des Schiffs befinden sich noch die Seitengallerien (δ δ), welche in einer Flur mit der obern Kajüte liegen, und an die Hinter-Gallerie stossen. Unter jeder von diesen Seiten-Gallerien sind noch Abtheilungen (Fig. 236. v v.) mit Fenstern, in welche man durch Thüren aus der untern Kajüte geht. Diese Plätze dienen den Officieren zum Abtritt und es sind dazu Sitze eingerichtet. Auf grossen Schiffen, welche keine Seiten-Gallerien haben, findet man doch jederzeit diese untern hervorspringenden Arten Gallerien, welche aber nicht offen, sondern mit Fenstern versehen sind. Auf Kauffahrern dienen sie auch theils zum Logis der Passagiere. Der unterste Theil der Seiten-Gallerie verengt sich nach und nach, und läuft schneckenförmig zu.

Obere oder offene Seiten-GALLERIE.

Holl. Zyde-Gallery.
Dän. Side Gallerie.
Schw. Gallerie.
Engl. Quarter-gallerie.
Franz. Les clavecins de la galerie.
Ital. Giardino.
Span. Jardin.
Port. Alforge.

s. Gallerie.

Untere

Untere oder mit Fenstern versehene Seiten-GALLERIE.

Holl. Gemakken onder de Zydegalleryen.
Dän. Side Galleriets undre Delen.
Schw. Galleriets undre delen med fönster och trummor för äfträde.
Engl. Badge.
Franz. Bouteilles.
Ital. Camere sotto i giardini.
Span. Pié del jardin.
Port. Pé do alforge.
s. Gallerie.

Falsche oder lose GALLERIE.

Holl. Loose Gallery.
Dän. Falskt eller blind Gallerie.
Schw. Et falskt Gallerie.
Engl. Painted or false gallery.
Franz. Fausse galerie.
Ital. Falsa galeria.
Span. Corredor ó jardin fingido.
Port. Falso jardim.

So nennt man Bildhauerarbeit oder Malerey, welche hinten oder an den Seiten des Schiffs eine Gallerie vorstellt und demselben das Ansehn giebt, als ob es eine Gallerie hätte.

GALLICUS. s. die Tafel unter dem Artikel Wind.

GALLIVATEN oder GALWETTEN.

Eine Art Fahrzeuge in den Ostindischen Gewässern die auch zum Kriege ausgerüstet werden. So führte der Herr von Kniphausen, als der Holländischen Ostindischen Compagnie Statthalter auf Charensdi den Krieg gegen Basra und den Emir Gahenna mehrentheils mit diesen Fahrzeugen.

GANG (beym Laviren).

Holl. Gang.
Dän. Gang.
Schw. Gång.
Engl. Board or tack.
Franz. Bordée, un bord.
Ital. Bordata.
Span. Bordada.
Port. Bordo.

Den Weg, den ein Schiff beym Laviren in gerader Linie bey dem Winde macht, ohne zu wenden. Man sagt dass es ein guter Gang oder Streckbug gewesen, wenn man sich dem Winde genähert und seine Reise dadurch weiter befördert hat. Durch einen schlechten Gang oder Gegenschlagbug hingegen ist man dem Winde nicht näher gekommen, sondern von seinem Wege entfernt worden. In Flüssen und Kanälen wo das Fahrwasser schmal ist, kann man nur kurze Gänge machen, auf der See aber, wo Raum genung ist, weite oder lange Gänge.

Einen GANG thun oder machen.

Holl. Een Gang doen.
Dän. Giöre en Gang.
Schw. Göra en Gång.
Engl. To make a tack.
Franz. Faire un bord, une bordée.
Ital. Far una bordata.
Span. Hacer una bordada.
Port. Dar ou fazer hum bordo.
s. Gang beym Laviren.

Kurze GÄNGE machen.

Holl. Slag over slag zeilen, met korte gangen.
Dän. Göre en liden Gang.
Schw. Gå icke länge på en Bog.
Engl. To ply to windward by small boards.
Franz. Courir à petites bordées.
Ital. Far bordate corte.
Span. Hacer bordadas cortas.
Port. Fazer bordos cortos.
s. Gang beym Laviren.

GANG von Planken, Berghölzer, Wegeringen und Scheerstöcke.

Holl. Gang van Planken.
Dän. Gang af planker.
Schw. Gång af plankor.
Engl. Strakes or streaks.

Franz.

Franz. Virure de bordages.
Ital. Filaro di tavole.
Span. Hilada.
Port. Fiada ou carreira de taboas.

Eine Reihe aneinander gefetzter Stücke von Planken, Berghölzer oder Wegeringen, die einerley Breite haben und nach dem Belauf des Schiffs vom Vorfteven bis zum Hinterfteven reichen. Man fagt von einem Schiffe, dafs es 8 oder 10 Gänge gekielholet worden, wenn folches fo weit auf die Seite gelegt, dafs fich 8 oder 10 Gänge über dem Waffer zeigen, die vorher unter demfelben waren.

Die oberften Gänge der Planken gehen nicht ununterbrochen vom Vorfteven bis zum Hinterfteven, fondern find in der Mitte des Schiffs auf eine gewiffe Weite abgefchnitten, fo dafs der Bord des Schiffs vorne und hinten eine ftuffenmäffige Erhöhung bekömmt, wie man aus der Fig. 236. von der Seite eines Schiffs fieht. Diefe halben Gänge nennt man zerbrochene Gänge.

Da das Schiff in der Mitte gewöhnlich viel bauchigter ift als vorne und hinten, fo können manchmal die Kanten der Planken nicht dicht an einander gebracht werden, fondern es bleibt zwifchen zwey Gängen ein an beyden Enden fpitz zulaufender Raum offen. Das Stück der Planke, welches in diefen Raum pafst, wird ein Spliesgang, engl. *Steeler*, genannt.

Splis-GANG.

Holl. Splisgang.
Engl. Steeler.

f. die Erklärung unter Gang von Planken.

Zerbrochener-GANG.

Holl. Vertuining.
Dän. Fortönningen.
Schw. Förtynning.
Engl. Drifts.
Franz. Rabattues.
Ital. Rifalto del caffaro.
Span. Medias hiladas de los caftillos.
Port. Alcacha.

f. die Erklärung unter Gang von Planken.

Kiel-GANG. f. Kielgang.

Breite-GANG. f. Bregang.

GANGBORD (beym Kahnbauer).

Ift eine in dem Innern des Kahns angebrachte Planke D E, die auf den Duchten r s, t u und v w ruhet, und auf beyden Seiten des Kahns vor der Binnung von der Pflicht bis zum Rof läuft. Die Schiffer können auf diefem Gangbord in dem Innern des Kahns bequem um den Kahn herumgehen. Der Gangbord ift auf den Duchten mit Spikern befeftigt. Zu mehrerer Unterftützung deffelben fpikert auch der Schiffszimmermann vor einigen Knieen noch eine, 1 Fufs lange Stölze unter dem Gangbord an. Zwifchen zwey und zwey Duchten werden jederzeit zwey Stölzen befeftigt. Sie werden gleichfalls aus einer Bohle gefchnitten. Die Bohlen woraus der Gangbord zufammengefetzt wird, werden blos zufammengeftoffen und mit Spikern feftgefpikert.

GANGBORD. f. Laufplanke.

GANGBORD (auf Tjalken und Schmacken). f. Wanderingen und Waringen.

GANGETICUS. f. die Tafel unter dem Artikel Wind.

GANGSPILL. f. Gang-Spill.

GÄNSEFLÜGEL. f. Luth.

GAPEN.

Holl. Gaapen.
Dän. Gabe, figes, naar en Planke er fprungen lös med Enden eller i Lafken.
Schw. Gapa.
Engl. To ftart.
Franz. Etre lâché.
Ital. Star avventato.
Span. Eftar ventado.
Port. Eftar ventado.

Man fagt die Planke gapt wenn das Ende derfelben nicht dicht anfchliefst oder losgefprungen ift.

GARBORD. f. Kielgang.

GARN.

Holl.	Gaaren.
Dän.	Garn.
Schw.	Garn.
Engl.	Yarn, twine.
Franz.	Fil.
Ital.	Filo.
Span.	Hilo.
Port.	Fio.

Ein von Hanf gesponnener Faden, der entweder einfach ist oder auch doppelt und dreyfach zusammengedrehet. Das dünneste von allen ist das Nähgarn (Fig. 377.), es ist zweydräthig und die Segelmacher gebrauchen es hauptsächlich die Nathen der Segel zu nähen. Mit dem Kardusgarn, welches fast eben das was das Nähgarn ist, werden die Kardusen genähet. Beydes ist ungetheert. Das Segelgarn ist etwas dicker und entweder zwey oder dreydräthig und ungetheert, es wird rückwärts aufgedrehet und alsdann gereckt. Das Takelgarn (Fig. 378.) ist starkes, getheertes Segelgarn und dient hauptsächlich zum bindseln und betakeln. Kabelgarn ist ein einfacher grober Faden, der auf der Reeperbahn mit dem Rade gesponnen wird (Fig. 409. k. k. k.). Die Spinner haben hiebey den Hanf in Loppen um den Leib, wovon jede 5 Pfund wiegt, und welches eine Länge von 150 Klafter giebt. Das Lienengarn ist ebenfalls ein einfacher Faden wie das Kabelgarn, nur wird solches von besserm Hanf gesponnen. Die Spinner haben den Hanf hiebey in Risten von 2 Pfund, welche einen Faden von 150 Klafter geben. Von Kabelgarn macht man alle Arten Tauwerk (s. Tau), von dem Lienengarn aber die Lienen: so hat man z. B. 6, 9 und 12 Garn-Lienen (s. Lien). Leikgarn ist ebenfalls ein einfacher Faden, der, so wie das Liengarn, von gutem Hanf gemacht und fein gesponnen ist. Von dem Leikgarn wird das Leik gemacht. Schiemannsgarn ist entweder zweydräthig (Fig. 388.) oder dreydräthig (Fig. 389.) nachdem zwey oder drey Kabelgarn blos um einander gedreht sind. Auf Schiffen geschieht dieses mit einer Art Mühle, die man auch eine Woid nennt. Das Schiemannsgarn ist sehr grob und locker, man gebraucht es hauptsächlich die Tauen zu bekleiden. Man hat auch vierdräthiges Schiemannsgarn, welches Lorring oder Lording genannt wird. Stofsgarn wird von alten Kabelgarnen gemacht, und ist entweder einfach oder auch zwey- und dreydräthig und wird zum Bekleiden und Ausbessern der Taue gebraucht. Von alten Kabelgarnen oder von Stofsgarn verfertigt man auch Trensgarn, die Tauen zu trensen. Unter weisses Garn versteht man überhaupt jede Art Garn, die nicht getheert ist.

Von der Verfertigung dieser verschiedenen Arten Garne werde ich weitläuftiger unter Reepschlägerkunst reden. Man sehe auch die Artikel L[illegible], Marlien, Hôsing, Sticklien, Lieslien, Fischerlien, Wewelien, Tau, Trofs, Reep, Ducht, Kardeel, Sarwing, Platting, Fuxjes, Schlatting, Seising, Knüttels.

Näh-GARN.

Holl.	Naajgaren.
Dän.	Naygarn.
Schw.	Sygarn.
Engl.	Twine.
Franz.	Fil à voile, fil à coudre.
Ital.	Filo, fi, spago fino.
Span.	Hilo delgado para coser.
Port.	Fio para coser.

Kardus-GARN.

Holl.	Kardoesgaren.
Dän.	Kardusgarn.
Schw.	Kardusgarn.
Engl.	Cartridge-twine.
Franz.	Fil à gargousse.
Ital.	Filo à cartocci.
Span.	Hio de cartuchos.
Port.	Fio para coser cartuxos.

Segel-GARN.

Holl.	Zeilgaren.
Dän.	Sejlgarn.
Schw.	Segelgarn.
Engl.	Sail-twine.
Franz.	Fil à voile.
Ital.	Spago.
Span.	Hilo de vela.
Port.	Fio de vela.

Takel-GARN.

Holl.	Taakelgaren.
Dän.	Tagelgarn.

Schw.

Schw. Takelgarn.
Engl. Tarred - twine.
Franz. Fil à voile goudronné.
Ital. Spago catramato, Lezino.
Span. Hilo de vela alquitranado.
Port. Fio de vela alcatroado,

Kabel - GARN.

Holl. Kabelgaren.
Dän. Kabelgarn.
Schw. Kabelgarn.
Engl. Rope - yarn.
Franz. Fil de caret.
Ital. Filaſtica.
Span. Filaſtica.
Port. Fio de carreta.

Leik - GARN.

Holl. Lykgaren.
Dän. Liiggarn.
Schw. Likgarn.
Engl. Boit - rope - yarn.
Franz. Fil à ralingue.
Ital. Filaſtiche da ralinga.
Span. Filaſticas por las relingas.
Port. Fios de relinga.

Schiemanns - GARN oder geſponnen Garn.

Holl. Schiemansgaren.
Dän. Skibmansgarn.
Schw. Sjömansgarn.
Engl. Spun - yarn.
Franz. Bitord.
Ital. Commando, fiau, filato.
Span. Meollar.
Port. Miolhar.

Lin - GARN.

Holl. Lyngarn.
Dän. Lingarn.
Schw. Lingarn.
Engl. Fine rope - yarn.
Franz. Fil de caret fin.
Ital. Filaſtiche fine.
Span. Filaſticas de primera.
Port. Fios de carreta da primeira.

Trens - GARN.

Holl. Trensgaren.
Dän. Trensgarn.
Schw. Tränsgarn.
Engl. Rope - yarn to worm.
Franz. Vieux fils de caret à congréer.
Ital. Vecchie filaſtiche da intregnare.
Span. Filaſticas para entreñar.
Port. Velhos fios de carreta para emgayar.

Weiſſes GARN.

Holl. Wit garen.
Dän. Hvid Garn.
Schw. Hvit Garn.
Engl. White rope - yarn, white twine.
Franz. Fil blanc.
Ital. Filo bianco.
Span. Hilo blanco.
Port. Fios brancos.

Stoſs - GARN.

Holl. Stootgaren.
Dän. Stödtgarn.
Schw. Stötgarn.
Engl. Old rope - yarn.
Franz. Vieux fil de caret.
Ital. Vecchie filaſtiche.
Span. Filaſticas deſcolchadas.
Port. Velho fio de carreta.

GARNAT, Staggarnat.

Holl. Garnaat, Staggarnaat.
Dän. Staggarnat.
Schw. Löstalja, Staggarnat.
Engl. Whip.
Franz. Bredindin.
Ital. Striche.
Span. Eſtrinque.
Port. Talhina.

Eine Art Talje (Fig. 542.) oder Klaplaufer, vermittelſt welcher nicht ſchwere Laſten aufgeholt werden. Man hängt es zu dieſer Abſicht an das Stag über der Luke.

GARNIEREN.

Holl. Garnieren.
Dän. Garnere.
Schw. Garnera.
Engl. To place the planks and thick ftuff of a fhip's ceiling.
Franz. Vaigrer.
Ital. Mettere le ferrette della ftiva.
Span. Forrar.
Port. Forrar as amuradas, pór as efcoas.

Die inwendigen Seiten des Schiffs mit Planken belegen. Wenn ein Schiff fchwere Laften laden foll, fo wird erft eine Garnierung von Reisbündeln, Wollfacken oder andern leichten Dingen gemacht; das heifst der Boden des Schiffs wird damit belegt und die fchweren Güter alsdann darauf geftauet, damit nämlich der Schwerpunct des geladenen Schiffs nicht zu tief zu liegen komme und daffelbe zu fteif werde.

GARNIERUNG im Raum.

Holl. Garniering.
Dän. Garneringen udi Laften.
Schw. Garnering.
Engl. Ceiling or thick-ftuff.
Franz. Vaigres.
Ital. Serrette della ftiva.
Span. Forro.
Port. Forro das amuradas.

So heiffen die Planken, womit die inwendigen Seiten des Schiffs im Raum bekleidet werden. Gewöhnlich verfteht man nur darunter die Planken, welche zwifchen der Kimmweger und Balkweger liegen. f. Garnieren.

GASTEN.

Holl. Gaften.
Dän. Gafter.
Schw. Gaftor.
Engl. Sailors.
Franz. Marins.
Ital. Marinari.
Span. Marineros empleados en ciertas faenas.
Port. Marinheiros empregados em certas fainas.

Hierunter verfteht man allgemein eine gewiffe Anzahl Matrofen oder Seeleute die zu irgend einem Schiffsdienft beftimmt find. Am gebräuchlichften ift das Wort in folgendem zufammengefetzten Verftande, als:

Backs-GASTEN. f. Backsgaften.

Bootsmanns-GASTEN. f. Bootsmannsgaften.

Flag-GAST. f. Flaggaft.

Hütts-GASTEN. f. Hüttsgaften.

Göfch-GAST. f. Göfchgaft.

Kabel-GASTEN. f. Bootsmannsgaften.

Kaper-GASTEN. f. Kapergaften.

Kochs-GASTEN. f. Kochsgaften.

Mars-GASTEN. f. Marsgaften.

Schiemanns-GASTEN. f. Schiemannsgaften.

Wimpel-GAST. f. Wimpelgaft.

GASTRA.

Scheint bey den Griechen eine Art Zwifchendeck bedeutet zu haben. Pollux nennt es auch *Kytos* und Herodat *Koile tes neos.* Die Lateiner verftanden durch *teftudo* vielleicht eben daffelbe.

GAT.

Holl. Gat.
Dän. Gatt.
Schw. Gat.
Engl. Hole.
Franz. Trou, mortaife.
Ital. Buco.
Span. Mortaja, ojo, buraco.
Port. Buraco.

Heifst in der Seefprache im allgemeinen Verftande eine jede Oefnung oder jedes Loch. Gat heifst aber auch das Hintertheil einer jeden Sache. Von folgenden zufammengefetzten Wörtern wird man die Erklärung an feiner Stelle finden.

Blinde-

Blinde-GATEN. f. Blindegaten.

Brill-GAT. f. Brillgat.

Brill-GAT. f. Kolderluke.

Hals-GAT. f. Halsgat.

Henne-GAT. f. Hennegat.

Hummer-GAT. f. Hummergat.

Kabel-GAT. f. Kabelgat.

Klüs-GATEN. f. Klüsgaten.

Kolder-GAT. f. Kolderluke.

Lade-GAT einer Kanone. f. Zündgat.

Log-GATEN. f. Loggaten.

Musket-GATEN. f. Schiefsgaten.

Nüfter-GATEN. f. Nüftergaten.

Öhs-GAT. f. Öhsgaten.

Pfort-GATEN. f. Pfortgaten.

Pumpen-GAT. f. Pumpengat.

Reef-GATEN. f. Reefgaten.

Scheiben-GAT. f. Scheibengat.

Schiefs-GATEN. f. Schiefsgaten.

Schlofs-GAT der Stengen. f. Schlofsgat.

Schoot-GAT. f. Schootgat.

See-GAT. f. Seegat.

Soldaten-GAT. f. Soldatengat.

Spei-GAT. f. Speigat.

Splint-GAT. f. Splintgat.

Teun-GAT. f. Hummergat.

Tol-GAT. f. Koldergat.

GAT des Schiffs.

Holl. Gat van't Schip.
Dän. Skibets Gat.
Schw. Skeppets Gat.
Engl. The hind part of a fhip.
Franz. Cul d'un vaiffeau.
Ital. Culo della nave.
Span. Culo, ó popa del navio.
Port. Popa do navio.

Bedeutet fo viel als das Hintertheil des Schiffs. Überhaupt verfteht man auch unter Gat das Hintertheil eines jeden Dinges.

Aufs GAT Deinfen. f. Deinfen.

GAT einer Kanone. f. Stofs einer Kanone.

Die Befahn aufs GAT fetzen. f. die Befahn DICHT holen.

Ein rund-GATTET Schiff.

Holl. Een Schip met een rond gat.
Dän. Rundgattet Skib.
Schw. Rundgattet Skepp.
Engl. A fhip with a round tuck.
Franz. Un vaiffeau à poupe ronde.
Ital. Nave con poppa rotonda.
Span. Barco con popa de cucharro ó redonda.
Port. Navio com popa redonda.

Ein Schiff, deffen Hintertheil von dem untern Ende der Randsumhölzer bis zum Heckbalken rund gebauet ift (Fig. 286.). Heutiges Tages giebt es faft lauter rundgattete oder fcharfe Schiffe. In ältern Zeiten aber waren fie gröfstentheils hinten platt, und das Ende der Seitenplanken war nur an diejenigen gefpikert, welche diefes platte Hintertheil formirten. Diefe letztern werden plattgattete Schiffe genannt (Fig. 390. a a.). Dafs diefe Verbindung bey weitem nicht fo ftark ift als die jetzige, wird jeder leicht einfehen. Die plattgatteten Schiffe waren daher auch manchmal der Gefahr ausgefetzt, hinten von den Wellen eingefchlagen zu werden.

Ein platt-GATTET Schiff.

Holl. Een Schip met een plat gat.
Dän. Plattgattet Skib.
Schw. Plattgattet Skepp.
Engl. Ship with a fquare tuck.

Franz.

Frantz.	Vaiſſeau à poupe quarrée, à cul quarre.
Ital.	Nave con poppa raſa.
Span.	Navio con popa llana.
Port.	Navio com popa quadrada.

ſ. die vorhergehende Erklärung.

GAULOI.

Scheinen bey den Griechen eine Art Laſtſchiffe bedeutet zu haben. Ob hievon der Name der nachher und noch jetzt gebräuchlichen Galeeren zu deriviren iſt, läſst ſich nicht mit Gewiſsheit ſagen.

GECK auf dem Schornſtein.

Holl.	Kap, Gek.
Dän.	Kappe.
Schw.	Kappa.
Engl.	Hood.
Franz.	Capot.
Ital.	Cappello.
Span.	Sombrero.
Port.	Chapéo ou ſombreiro da chamminé.

Eine Art halber Deckel; der auf dem Schornſtein geſetzt wird. Er beſteht nur aus zwey Brettern, die rechtwinklicht an einander gefugt ſind, und wovon jedes ſo lang iſt als eine von den vier Seiten der Oefnung des Schornſteins. Ueber dieſe beyden Bretter iſt aber noch ein drittes gelegt oder eine Art Kappe befeſtigt, damit wenn ſie gegen den Wind geſtellt werden, der Rauch ungehindert aus dem Schornſtein ziehen könne und nicht vom Winde wieder hineingeſchlagen werde. Man hat auch Kappen, Micken und Klappen auf den Schornſteinen. ſ. dieſe Wörter.

GECKSTOCK oder GECK der Pumpe.

Holl.	Gekſtok.
Dän.	Pompvippe.
Schw.	Pumpvipp.
Engl.	The brake or handle of a pump.
Franz.	Bringuebale.
Ital.	Manovella della tromba.
Span.	Guimbalete.
Port.	Embalete.

ſ. die Erklärung unter Pumpe.

GEER oder GEERDE eines Segels. ſ. Gilling eines Segels.

GEEREN oder GEERDEN der Beſahn.

Holl.	Geeren, of geerden.
Dän.	Gerderne.
Schw.	Garder.
Engl.	Vangs.
Franz.	Palan de retenue ou bras d'un pie.
Ital.	Oſte della mezzana.
Span.	Burdas de mezana.
Port.	Oſtes ou braços do penol do burro.

Sind zwey ſtarke Taue (Fig. 528. A A.), die um das oberſte Nock der Beſahnsruthe geſtochen ſind. Eins von dieſen Tauen fährt hinten nach der Backbordſeite und das andere nach der Steuerbordſeite des Schiffs, auf einen Klafter nach, hinunter. An jedem Ende dieſer beyden Taue iſt ein einfacher Block geſtropt, durch welchen ein Läufer geſchoren wird, der zugleich durch einen andern Block fährt, der hinten an die Regeling des Schiffs genähet iſt. Gewöhnlich dient dazu ein bloſſer Klapläufer, zuweilen auch eine Talje. Man nennt dieſen Läufer den Geerdläufer; die dickern einfachen Taue aber, welche an dem Nock befeſtigt ſind, die Geerdſchenkel. Auf etlichen Schiffen iſt der unterſte Block des Geerdläufers ein Hakblock, der an einen Ringbolzen gehakt wird. Man kann ſolche aushaken und die Geerden auch ſtatt Nocktakel gebrauchen, um das Boot auszuſetzen. Man nennt dieſe letztere Art Geerden, Stoſs-Geerden oder Pubſche-Geerden. Die Geerden dienen dazu, die Ruthe oder auch die Gaffel des Beſahnsſegels bey verſchiedener Richtung des Windes zu halten. Man viert die Geerden an der Steuerbordſeite, wenn das Beſahnſegel nach der Backbordſeite gebracht oder umgelegt werden ſoll. Bey ſchwerem Wetter werden die Geerden auch wohl mit einer Stoſs-Geerde verdoppelt.

Stoſs-GEERDEN oder Pubſche Geerden.

Holl.	Stootgeeren.
Dän.	Stödtgerderne.
Schw.	Stötgarder.
Engl.	Preventer-vangs.
Franz.	Faux palans de retenue.
Ital.	Oſte da gancio.

Span.

Span. Burdas falfas.
Port. Tallinas do burro com ganchos.

ſ. Geerden.

GEERD-LÄUFER.

Holl. Geerdlooper.
Dän. Gerdernes Fald.
Schw. Gardlöpare.
Engl. Fall of the vangs.
Franz. Garant du palan de retenue ou du bras d'un pic.
Ital. Veta del paranco delle ofte da mezzana.
Span. Candelizas de las burdas de Mezana.
Port. Veta das tallinas do burro.

ſ. Geerden.

GEERDSCHENKEL.

Holl. Geerdſchinkel.
Dän. Gerdernes Skinkler.
Schw. Gardſkänklingar.
Engl. Pendent of the vangs.
Franz. Pendeur du palan de retenue ou bras d'un pic.
Ital. Penzoli delle ofte.
Span. Caña de las oftas.
Port. Braçalotes das oftes ou das tallinas do burro.

ſ. Geerden.

GEFECHT, SEEGEFECHT. ſ. Schlacht.

GEGENFÜSSLER, ANTIPODEN.

Lat. Antipodes, Antichthones.

Diefen Namen giebt man den Bewohnern folcher Länder, welche auf der Erdfläche einander dem Durchmeffer nach gegen über ftehen. Das Zenith der einen ift das Nadir der andern, und umgekehrt. Die Gegenfüſsler wohnen in gleichen aber entgegengefetzten Breiten, und die Längen ihrer Wohnplätze unterfcheiden fich um 180°. Daher find ihre Jahrszeiten gerade entgegengefetzt und ihre Stunden um 12 Stunden unterfchieden.

GEGENSCHLAGBUG. ſ. Bug.

GEGENWOHNER. *Lat.* Antoeci.

Diefen Namen erhalten die Bewohner folcher Orte der Erdfläche, welche unter einerley Mittagskreife und in gleichen aber entgegengefetzten Breiten wohnen. Die Gegenwohner haben zu gleicher Zeit Mittag, alfo einerley Tagesftunden aber entgegengefetzte Jahreszeiten.

GEHÄUSE oder Haus eines Blocks. ſ. Block.

Das Segel in die GEI fetzen. ſ. Aufgeien.

GEICHEL, GEIKTAU, GIEKTAU, oder Geitau eines Schlupfegels.

Holl. Geik - touw.
Dän. Bommens Dirk.
Schw. Bommens Dirk.
Engl. Topping-lift.
Franz. Balancine de gui.
Ital. Amantiglio della boma.
Span. Amantillo de la botabarra.
Port. Amantilho do bome.

So heiſst auf Schlupen oder Böten das Tau (Fig. 328. d d) womit der Giekbaum oder Geip aufgetopt wird. Es vertritt bey dem Giekfegel die Stelle der Geitauen.

GEIEN. ſ. Aufgeien.

GEIK. ſ. Spier.

GEIKTAU. ſ. Geichel.

GEIP.

Holl. Gyp.
Dän. Bommen af en Baad.
Schw. Bommen af en båt.
Engl. Main boom of a boat.
Franz. Gui ou baume de chaloupe.
Ital. Boma della lancia.
Span. Botalon ó botabarra de la vela de la lancha.
Port. Bome da vela de huma lancha.

Der Giekbaum eines Boots oder einer Schlupe.

GEITAUEN.

Holl. Gytouwen.
Dän. Gitouer.
Schw. Gigtåg.
Engl. A general name for all the brails of a ship comprehending the clue-lines, bunt-lines, leech-lines &c.
Franz. Cargues.
Ital. Imbrogli.
Span. Cargaderas.
Port. Estingues, apagapenoes, cergideiras e brioes.

☞ Im allgemeinen Verstande begreift man hierunter alle Dempgordingen, Nockgordingen, Bauchgordingen und Geitauen, die zum Aufgeien der Segel dienen. Im bestimmtern Verstande bedeuten Geitauen diejenigen Taue (Fig. 64. c c.), womit die Ecken oder Schoothörner der Segel aufgegeiet werden. Die Geitauen der beyden untern Segel sind an einem Block befestigt, der ungefähr an den vierten oder dritten Theil von der Länge der Raa genähet ist. Von da fahren sie um einen am Schoothorn des Segels befindlichen Block, und wieder um den ersten Block unter der Raa und um einen andern unten an der Wand zum Schiff hinunter, woselbst sie an eine Klampe festgemacht werden. Die Geitauen der Mars- und Bramsegel, der Blinde und der Schiebblinde bestehen gewöhnlich nur aus einem einfachen Tau, das an das Schoothorn des Segels befestigt ist. Dasselbe fährt eben so wie bey den grossen Segeln durch einen Block unter der Raa, von da aber nach der Stenge (bey der Blinde und Schiebblinde nach dem Bugspriet und Klüverbaum) durch einen andern Block zum Schiff hinunter.

GEITAUEN (im eigentlichen oder bestimmten Verstande).

Holl. Gytouwen.
Dän. Gitouer.
Schw. Gigtåg.
Engl. *Die doppelten bey den untern Segeln* Clue garnets, *die einfachen bey den obern Segeln* Clue-lines.
Franz. Cargues points.
Ital. Sagole delle bugne.
Span. *Die bey den untern Segeln* Palanquines, *bey den Mars- und Bramsegeln* chafaldetes.
Port. Estingues.

s. Geitauen.

GEITAUEN des Grossen und des Focksegels.

Holl. Gytouwen van de Onderzeilen.
Dän. Gitouer til Undersejlene.
Schw. Gigtåg för stor- och fockfegel.
Engl. Clue-garnets of the courses.
Franz. Cargues-points.
Ital. Sagole delle bugne della vela di maestra e di trinchetto.
Span. Palanquines de la vela mayor y del trinquete.
Port. Estingues da vela grande.

s. Geitauen.

GEITAUEN der Mars- und Bramsegel.

Holl. Mars- en Bram-Gytouwen.
Dän. Märs- og Bram-Gitouer.
Schw. Märs- och Bram-Gigtåg.
Engl. Clue-lines of the topsails and top-gallant-sails.
Franz. Cargues-points des huniers & des perroquets.
Ital. Sagole delle bugne delle gabbie.
Span. Chafaldetes.
Port. Estingues das gavias.

s. Geitauen.

GEITAUEN der Blinde und Schiebblinde.

Holl. Gytouwen van de Blinde en Bovenblinde.
Dän. Gitouer til Blinden og Boyten-Blinden.
Schw. Blinda- och Skufblinda-Gigtåg.
Engl. Clue-lines of the sprit-sail and sprit-sail-top-sail.
Franz. Cargues-points.
Ital. Sagole delle bugne della civada e contracivada.

Span.

Span. Chafaldetes de la cebadera y contracebadera.
Port. Eftingues da cevadeira e da fobrecevadeira.

GEITAU eines Schlupfegels. f. Geichel.

Anker-GELD. f. Ankergeld.

Kajen-GELD. f. Kajengeld.

Los-GELD. f. Losgeld.

Tonnen- und Baaken-GELD. f. Baakengeld.

Das Land ift GELEGT.

Holl. Het Land is geleid, is uit het gezigt.
Dän. Landet er lagt.
Schw. Landet är lagt.
Engl. The land is laid.
Franz. La terre fe perde de vue.
Ital. La terra fi perde di vifta.
Span. Se obfcurecio la tierra, la tierra fe pierde de vifta.
Port. A terra fe perde de vifta.

Wird gefagt wenn man fich fo weit vom Land entfernt hat, dafs man daffelbe völlig aus dem Gefichte verliert.

GELEITBRIEF. f. Paffeport.

GELLEN, Holz-GELLEN.

Eine groffe offene Schute oder Kahn, der auf dem Obertheil der Elbe gebraucht wird (Fig. 598.) und mit den Berliner und Magdeburger Kähnen fast einerley Geftalt hat. Das Vordertheil der Gelle läuft fpitz zu. Am Hintertheil ift fie etwas fchmäler als in der Mitte, doch fo dafs fie dafelbft noch einige Breite behält. Sie hat im Vordertheile eine Art halbes Verdeck, welches die Pflicht genannt wird, und hinten ein ähnliches, welches das Rof heifst.

GEMACH.

Holl. Gemak.
Dän. Lille Huus.
Schw. Afträde.
Engl. Place of convenience.
Franz. Aifement, commodité.
Ital. Caccatojo.
Span. Lugar comun, afiento comun.
Port. Lugar de commodidade.

Der Abtritt auf Schiffen. Die Abtritte für das Volk befinden fich auf Kriegsfchiffen im Galjon, wofelbft Sitze dazu eingerichtet find. Diejenigen der Officiere aber find unter den Seiten-Gallerien, auch ift auf Kauffahren diefer Platz hinten an der Seite des Schiffs oder auch in der groffen Gilling. Das Gemach befteht aus dem Sitz, worinn fich das Brillgat befindet, und aus einer unter demfelben angebrachten bleyernen oder hölzernen Röhre, die durch eine Oefnung aus dem Schiff geleitet ift. Damit aber das Waffer bey hoch gehender See nicht durch diefe Oefnung dringet, fo ift nach auffem eine Mamiering darum gefpikert. Die bleyerne Röhre wird die Gemachpfeiffe genannt.

GENEERT. f. Neeren.

GERARIÆ.

Laftfchiffe bey den Alten.

GEREED feyn.

Holl. Gereed zyn.
Dän. Være klar.
Schw. Vara klar.
Engl. To be ready, clear or prepared for any thing.
Franz. Etre paré.
Ital. Star pronto.
Span. Eftar lifto.
Port. Eftar lefto.

Bereit oder fertig feyn. Das Tauwerk ift gereed, wenn es klar und zum Dienft fertig ift. Der Ausruf Ree! welcher fo viel bedeutet, als feyd fertig zu wenden, foll eigentlich gereed heiffen.

GERIPPE des Schiffs.

Holl. Lyk.
Dän. Skrovet fom ikke endnu er beklædt.
Schw. Skråfvet utan plankor.
Engl. Carcafe.
Franz. Carcaffe.

Ital. Scafo.
Span. Esqueleto, casco del navio.
Port. Carcassa, esqueleto.

So heissen die sämmtlichen Inhölzer und Balken des Schiffs ohne die Planken. Die Fig. 94. stellt ein Gerippe vor.

Es ist GEROJET!

Holl. Geroit! 't is geroeit!
Dän. Aarene op!
Schw. Årorna up!
Engl. Unship the oars!
Franz. Leve rame!
Ital. Leva remo!
Span. Alza remos!
Port. Alça remos.

Der Befehl an die Rojer in einem Boot, das Blatt der Riemen aus dem Wasser zu heben, oder aufzuhören zu rojen.

GESCHIRRE.

So nennen die aus Ober-Oesterreich und Bayern die Donau herunter gehenden Schiffer, ihre langen schlecht verbundenen Kähne, die gewöhnlich von Fichten Holz erbauet sind. Die meisten werden in Wien verkauft, einige gehen von dar weiter hinunter nach Ungarn, wo sie zerschlagen und verbrannt werden; andere wenige kommen mit Waaren beladen zurück den Strom hinauf, und werden mit Pferden gezogen, welche die Schiffer zu dem Ende beym Hinuntergehn in viereckigten mit einem zwey Fuss hohen Geländer versehenen Pramen mit hinunter nehmen.

Ein eisernes GESCHIRR (beym Reepschläger).

Holl. Yzere rad.
Dän. Jern Hiul.
Schw. Järn Hjul.
Engl. Iron wheel.
Franz. Rouet de fer.
Ital. Ruota di ferro.
Span. Roda de hierso.
Port. Roda de ferro.

Ein an einem in der Erde befestigten Pfahl (Fig. 405. b.b.) bewegliches eisernes Kamm-Rad a a, vermittelst welches man Marlien und Hüsing verfertigt. Es befinden sich in dieser Absicht vier Getriebe daran, die kreuzweise an dem in der Erde stehenden Pfahl befestigt sind. An die Haken dieser Getriebe werden die Garne, woraus das Marlien oder Hüsing gemacht werden soll, angehakt. Das Kamm-Rad, welches von einem Arbeiter herumgedreht wird, treibt die Getriebe und folglich auch die Garne um ihre eigene Axe herum. Die letztern werden alsdann von einem andern Arbeiter mit der Lehre zusammengedrehet. s. Marlien, Hüsing und Reepschlägerkunst.

GESCHÜTZ. s. Schiffskanonen.

GESCHÜTZPFORTEN. s. Stückpforten.

GESCHWADER.

Holl. Esquader.
Dän. Escadre.
Schw. Escader.
Engl. Squadron of ships of war.
Franz. Escadre.
Ital Squadra.
Span. Escuadra.
Port. Esquadra.

s. die Erklärung unter Flotte.

GESCORETÆ. s. Gesoretæ.

Land zu GESICHT bekommen.

Holl. Land in't gezigt krygen.
Dän. Opdage Landet.
Schw. Få Landet i sigte.
Engl. To make or discover the land.
Franz. Decouvrir la terre, atterrer.
Ital. Discoprire la terra.
Span. Descubrir la tierra,
Port. Descubrir a terra.

Land entdecken oder gewahr werden. In dem Journal wird gewöhnlich angezeigt, wo man das Land zuerst entdeckt hat, nämlich ob solches auf dem Mast oder auf dem Deck geschehen, und in welcher Himmelsgegend es gesehen worden.

Man hat kein GESICHT.

Holl. Geen gezigt.
Dän. Landet er skiult med Taage.

Schw.

Schw. Hafva intet sigte af landet.
Engl. There is no sight of land.
Franz. Il n'y a pas de vûe.
Ital. La terra é coperta di nebbia, non vi ha vista.
Span. Está muy cargado la tierra.
Port. Naô ahi vista de terra.

Wird gesagt wenn man des Nebels wegen entweder gar nicht oder wenigstens nicht klar und deutlich sehen kann.

GESORETÆ.

Der Name gewisser Lastschiffe bey den Alten.

Ein GESTOCKTES Tau. s. Anker No. 98.

GESUNDE Küste. s. Küste.

GESUNDE Klippe. s. Klippe.

GESUNDHEITSBRIEF. s. Gesundheits-Pass.

GETRIEBE in der Krone (beym Reepschläger). s. Triebe.

GEUS. s. Gösch.

GEWELINGEN.

Holl. Gevelingen.
Dän. Gevelinger.
Schw. Gäflingar.
Engl. Bulk-heads.
Franz. Cloisons.
Ital. Casse sotto la coperta.
Span. Arcadas.
Port. Anteparas.

Sind Schotten oder Bretter, die an die Stützen im Raum unter den Deckbalken nach der Länge des Schiffs befestigt werden. Sin sind ungefähr 2 bis 3 Fuss breit und dienen auf Kauffahrern, die Korn geladen haben, dazu, dass dasselbe nicht übergeht. Man bedient sich auch in dieser Absicht der Langschotten und Dwarsschotten.

GEZEIT. s. Zeit oder Ebbe und Fluth.

Ein breit GEZEUGTES Schiff. s. Zeugen.

GIEBEN. s. Giepen.

GIEK. s. Leesegelspier.

GIEKBAUM. s. Baum.

GIEKSEGEL. s. Segel.

GIEKTAU. s. Geichel.

GIEN.

Holl. Gyn, Jyn.
Dän. Gie.
Schw. Gin.
Engl. Winding-tackle.
Franz. Palan à caliorne.
Ital. Paranco.
Span. Aparejo real.
Port. Aparelho.

Ein in der Mechanik unter dem Namen Flaschenzug bekanntes Werkzeug, womit man schwere Lasten aufwindet. Die Gien (Fig. 178.) ist aus zwey Blöcken und einem Tau zusammengesetzt, welches der Gienläufer genannt wird, und durch die Blöcke geschoren ist. In den Blöcken müssen sich aber wenigstens drey, auch mehrere Scheiben neben einander befinden, und hierinn unterscheidet sich eigentlich die Gien von einem Takel, einer Talje und einem Garnat. Auf einem Schiffszimmerwerft befinden sich mehrere Gienen, um die Schiffe aufzuwinden (s Aufwinden). An dem Bullen sind Gienen, die Schiffe zu kielholen (s. Bullen). Auf Schiffen hängt auch eine Gien unter dem Krahnbalken, welche die Kat-Gien heisst und dazu dient, den Anker unter den Krahn zu winden (s. Anker No. 31. und Katgien). Kriegsschiffe haben auch ausser den Seitentakeln oder statt dieser, Gienen an jeder Seite des Masts, um Kanonen und andere schwere Dinge aus und einzuwinden. Man nennt solche, da sie hauptsächlich zu den Kanonen gebraucht werden, Stück-Gienen. Der Läufer derselben fährt gewöhnlich durch einen auf dem Deck befestigten Fussblock und man windet darauf mit dem Gangspill.

GIENBLOCK. s. Gien-Block.

GIENLÄUFER oder GIENTAU.

Holl. Gyn-looper.
Dän. Gie-Löber.
Schw. Ginlöpare.
Engl. Fall of a winding tackle.
Franz. Garant d'un palan à caliorne.
Ital. Veta d'un paranco.
Span. Beta del aparejo real.
Port. Beta do aparelho.

s. die Erklärung unter Gien.

GIEPEN oder GIEBEN.

Holl. Gypen.
Dän. Gibe.
Schw. Gipa.
Engl. To gybe.
Franz. Changer, muder, trelucher, en passant des voiles auriques.
Ital. Mutare, trelucciare.
Span. Tomar por la pena.
Port. Dar por a outra banda.

Wird von den Giekfegeln gefagt, wenn folche von vorne Wind faffen und zurück fchlagen. Es gefchieht folches entweder durch Nachläffigkeit der Steurer oder auch bey plötzlicher Veränderung des Windes und ift eine gefährliche Sache, weil manchmal durch das Zurückfchlagen des Giekbaums Menfchen getödtet und über Bord geworfen werden. Um diefes aber zu verhüten, fetzt man den Giekbaum vorne im Schiff mit einen Bullentau feft (f. Bullentau). Auf Schmacken, Kuffen und Tjalken können die Segel, wenn man vor dem Winde fegelt, leicht giepen, daher gebraucht man alsdann gewöhnlich die Breefock.

GIEREN.

Holl. Gieren.
Dän. Giire.
Schw. Gira.
Engl. To yaw.
Franz. Embarder, donner des embardées.
Ital. Far bige bage, guinare.
Span. Hacer guiñadas, guiñar.
Port. Guinar.

Ein Schiff das nicht in gerader Linie feinen Weg folgt, fondern bald an der einen, bald an der andern Seite aus diefer Linie weicht, giert. Durch das Gieren wird der Weg des Schiffs ungemein verlängert, auch kann folches die Urfache feyn, dafs die Segel giepen. Das Gieren des Schiffs wird gewöhnlich durch Nachläffigkeit der Steurer verurfacht, zuweilen liegt der Fehler auch in der Bauart oder der Takelafche, und ein Schiff ift mehr als das andere zum Gieren geneigt. Wenn man gerade vor dem Winde fegelt, ift ein Schiff am fchwerften zu fteuern und giert auch am ftärkften. Nachdem wie folches an der Backbord- oder Steuerbordfeite ausweicht, fagt man es giert backbord oder fteuerbord, oder macht backbord oder fteuerbord eine Gier oder einen Gierfchlag.

Das Schiff GIERT backbord oder macht backbord eine Gier.

Holl. Het Schip giert bakbord.
Dän. Skibet giirer bagbord.
Schw. Skeppet girar babord.
Engl. The fhip yaws larboard.
Franz. Le vaiffeau donne une embardée babord.
Ital. La nave dà una guinata alla finiftra.
Span. El navio hace guiñadas por babor.
Port. O navio efta guinando babordo.

f. Gieren.

Zwifchen Wind und Strom GIEREN, f. Anker No. 116.

Das Schiff GIERT oder fpielt vor Anker, f. Anker No. 80.

Auf den Anker zu GIEREN, f. Anker No. 73.

GIERSCHLAG, f. Gier.

Die Ankertaue haben einen GIERSCHLAG, f. Anker No. 99.

GIESSER.

Holl. Gieter.
Dän. Gittern.
Schw. Gjutare eller Gitare.
Engl. Skeet.
Franz. Grand efcop, efcop à vaiffeau.
Ital. Palotto.
Span. Bañadera.
Port. Bartidouro grande.

Eine Art Schauffel (Fig. 138.) die ungefähr 2 Fufs lang und dabey ziemlich krumm ift. Man bedient fich derfelben, die Segel und auch die Seiten des Schiffs bey heiffem Wetter zu begieffen, indem man mit dem Boot oder der Schlupe um das Schiff fährt. Man mufs den Gieffer nicht mit dem Oehsfafs (Fig. 139.) verwechfeln.

Die

Die GILLING des Schiffs oder die Hintergilling, groſſe Gilling.

Holl. Wulf.
Dän. Den underſte Gilling.
Schw. Hvalfvet.
Engl. The counter, or lower counter.
Franz. Voute ou grande voute.
Ital. Fornello, forno da poppa, carreca.
Span. Bobeda ó Bobedilla.
Port. Almeida.

Der hervorſpringende oder gewölbte Theil des Hinterſchiffs (Fig. 91. t t. und Fig. 93. tt.) vom Heckbalken bis zum Spiegel. Dieſes Gewölbe beſteht aus ſtarken krummlaufenden Hölzern, welche die Gillinghölzer genannt werden; zuweilen ſind es auch nur Knien, und in demſelben befindet ſich das ſogenannte Hennegat (Fig. 93. q.) wodurch das Ruder ins Schiff geht. An beyden Seiten des Hennegats ſind die Stückpforten der Konſtapelkammer (Fig. 93. k k.). Man muſs die Gilling ſo wenig wie möglich ausſpringen laſſen und nur höchſtens ſo viel als der Kopf des Ruders erfordert, der Spiegel würde ſonſt zu viele Laſt bekommen, wodurch die Kielgebrechlichkeit des Schiffs befördert wird; auch erſchwert ſolches den Dienſt der Kanonen in der Konſtapelkammer, welche in manchen Schiffen wegen der Gilling ganz unbrauchbar werden, da ſie doch die beſte Vertheidigung von hinten ſind, wenn ein Schiff von mehrern zugleich angegriffen wird. Die Schiffbauer nehmen für das Ausſpringen der Gilling ungefähr 3 Linien für jeden Fuſs der Länge des Schiffs. Ueber der groſſen oder Hintergilling befindet ſich unmittelbar auf den mehrſten Kriegsſchiffen noch eine kleinere Gilling (Fig. 91. ö. und Fig. 93. ö ö.) welche die Höhe der Brüſtung der Fenſter in der groſſen Kajüte ausmacht.

Die kleine GILLING des Schiffs über der groſſen.

Holl. Knik-wulf.
Dän. överſte Gilling.
Schw. öfra hvalfvet.
Engl. The upper counter or ſecond counter.
Franz. Contre-voute.
Ital. Contra carreca, ſeconda carreca.
Span. Segonda bobeda, contra-bobeda.
Port. Contra-almeida.

ſ. die vorhergehende Erklärung.

GILLINGEN der zerbrochenen Gänge oder der Back und Schanze.

Holl. Gillingen aan de Vertuining.
Dän. Gillinger af Fortönningen.
Schw. Förtynnings-gillingar eller gilningar.
Engl. The arched or vaulted end of the drifts.
Franz. L'arc au commencement des rabattues.
Ital. Il capo del riſalto.
Span. Arco ó cabeza de los tablones de los caſtillos.
Port. Almeida das alcachas.

So nennt man den Schnörkel, welcher die ſtuffenmäſſigen Erhöhungen des Bords der Schiffe nach vorne und hinten (Fig. 95. p p. und Fig. 341. p p.) formirt. Die Seiten der Schanze und Hütte haben auf Kriegsſchiffen gewöhnlich drey, die Back aber nur eine Gilling. Ueberhaupt verſteht man unter Gilling jede Verſchmälerung oder Erweiterung einer für ſich beſtehenden Sache. So haben auch alle Segel, die oben ſchmäler ſind als unten, eine Gilling an jeder Seite. (ſ. Fig. 97.)

GILLING eines Segels.

Holl. Gilling.
Dän. Gilling af et Sejl.
Schw. Gilning af et Segel.
Engl. Goring.
Franz. Toiles de pointe d'une voile.
Ital. Ferzi della bugna d'una vela.
Span. Cuchillo de una vela.
Port. Cutello.

ſ. die vorhergehende Erklärung.

GILLINGHÖLZER oder Gillingknien.

Holl. Wulf-knies.
Dän. Gilling Knæer.
Schw. Hvalfvets Knåna.
Engl. Counter timbers.
Franz. Courbes de voutes
Ital. Carreche.
Span. Gambotes.
Port. Cambotas.

ſ. Gilling des Schiffs.

GIPEN

GIPEN. ſ. Geipen.

GISSING.

Holl. Giſſing.
Dän. Gisning.
Schw. Giſsning.
Engl. Dead reckoning.
Franz. Eſtime.
Ital. Stima.
Span. Eſtima.
Port. Eſtima.

Die Schätzung oder Berechnung des Weges, welchen das Schiff gemacht hat, und die Muthmaſſung der Stelle wo es ſich befindet, doch ohne daſs hiebey eine Beobachtung der Sonne oder des Mondes angeſtellt worden. Zur Meſſung oder Schätzung des gemachten Weges bedient man ſich allgemein des Logs, denn das Augenmaaſs, ſo viele Erſahrung auch ein Seemann haben mag, iſt doch jederzeit weit trüglicher. Aus der geſegelten Weite und Kenntniſs des Courſes berechnet der Schiffer alsdann die Veränderung der Latitudo und Longitudo, nachdem er dabey die Abtrift des Schiffs, Ströme und andere Umſtände, welche den Weg deſſelben verändern können, in Betracht gezogen. Daſs dieſe Giſſing oder Schätzung niemals ganz genau zutrift, und daſs man den wahren Punct, wo ſich das Schiff befindet, nicht anders beſtimmen kann, als durch Beobachtung der himmliſchen Körper, werde ich unter dem Artikel Steuermannskunſt umſtändlicher zeigen. Der Unterſchied zwiſchen der gegiſsten und der wahren Stelle des Schiffs wird die Miſsgiſſing genannt. Es iſt jederzeit gut, daſs ein Schiffer ſein Beſteck etwas weiter ſetzt als er gegiſst hat, inſonderheit wenn er in der Nähe des Landes zu ſeyn glaubt.

Der GEGISSTE Cours. ſ. Cours.

GLAS, Wacht-GLAS.

Holl. Glas.
Dän. Glas.
Schw. Glas.
Engl. Glaſs.
Franz. Empoulette, Horloge.
Ital. Ampolla.
Span. Ampolleta.
Port. Ampolheta.

Hierunter verſteht man eine gewöhnliche Sand-Uhr (Fig. 568.). Man hat Gläſer von verſchiedener Gröſſe auf Schiffen, nämlich 4 Stunden-Gläſer, 2 Stunden-Gläſer, auch Gläſer die in einer Stunde auslaufen. Gewöhnlich verſteht man aber unter Glas ein halbes Stunden-Glas, nach welchem die Zeit auf Schiffen geordnet wird. Der Tag wird in 48 halbe Stunden eingetheilt, und jedesmal wenn eine halbe Stunde verfloſſen iſt wird ſolches mit der Klocke angezeigt. Wenn alſo die Zeit durch Gläſer beſtimmt wird, ſo iſt ſolches von halben Stunden zu verſtehen. Wir fochten 6 Gläſer, das heiſst wir fochten 3 Stunden.

Log-GLAS.

Holl. Log-Glas.
Dän. Log-Glas.
Schw. Log-Glas.
Engl. Log-Glaſs.
Franz. Horloge de loch.
Ital. Ampolletta di ló.
Span. Ampolleta de la corredera.
Port. Ampolheta da barquinha.

Eine kleine Sand-Uhr, die in Zeit von einer ganzen, halben oder viertel Minute ausläuft (ſ. Glas). Man bedient ſich derſelben, die Zeit zu beſtimmen während welcher das Log ausgeviert wird. ſ. Log.

Der Ruderbeſteurer hat das GLAS zu früh umgekehrt, oder hat einen Stützenbull gemacht.

Holl. De Roergaſten hebben het Glas te vroeg gekeert.
Dän. Roergaſten har vendet Timeglaſſet for tilig.
Schw. Rorgaſten har vänd Timeglaſet för tidigt.
Engl. The ſteersman has flogged or cheated the glaſs.
Franz. Le timonier a mangé du ſable.
Ital. Il timoniere ha tornato la ampolla troppo di buon ora.
Span. El timonel ha robado la arena.
Port. O timoneiro virou a ampolheta antes de tempo.

Dieſes

Dieſes iſt eine Liſt oder Betrügerey der Steurer, damit ſie in kürzerer Zeit wie die übrigen abgelöſet werden. Um ſolches aber zu verhüten iſt es nothwendig daſs die Officiere, welche die Wache haben, gute Taſchenuhren bey ſich führen, um jeden Augenblick die Zeit darnach ordnen zu können.

GLATTES Deck. ſ. Deck.

GLEICHLASTIGES Schiff.

Holl. Evenlaſtig Schip.
Dän. Liglaſtig Skib.
Schw. Liklaſtig Skepp.
Engl. Upon an even keel.
Franz. Sans aucune différence de tirant d'eau.
Ital. Nave in ſtiva.
Span. Navio en aguas iguales.
Port. Navio que eſtá em aguas iguaes, que eſtá por direito.

Das Schiff iſt gleichlaſtig wenn es vorne und hinten gleich ſchwer beladen iſt, ſo daſs der Kiel horizontal im Waſſer liegt. Liegt aber das Hintertheil tiefer als das Vordertheil, welches faſt beſtändig der Fall iſt, ſo ſagt man, das Schiff iſt ſteuerlaſtig oder hinterlaſtig, und durch vorlaſtig drückt man das Gegentheil aus.

GLOP.

Holl. Glop.
Dän. Liden Kanal.
Schw. Liten Kanal.
Engl. An opening, narrow channel.
Franz. Ouverture.
Ital. Apertura, un ſtretto canale.
Span. Eſtrecho del mar.
Port. Pequeno canal ou eſtreito.

Ein enger Kanal oder Durchgang zwiſchen zwey Felſen oder Bergen.

GLÜHENDE Kugel. ſ. Kugel.

GOLF. ſ. Meerbuſen.

GÖLLEN. ſ. Gellen.

GOLVEN, WASSERGOLVEN. ſ. Wellen oder Seen.

GONDEL.

Holl. Gondel.
Dän. Gondole i Venedig.
Schw. Gondola.
Engl. A gondola of Venice.
Franz. Gondole.
Ital. Gondola.
Span. Gondola.
Port. Gondola.

Eine Art Kahn der in den Kanälen der Stadt Venedig gebraucht wird. Die Gondel hat einen platten Boden und iſt ungefähr 32 Fuſs lang aber dabey nur 4 Fuſs in der Mitte breit. Vorne und hinten läuft ſie ganz ſpitz zu. Das Vordertheil iſt mit ſtarkem Eiſen verſehen, welches ungefähr 3 Zoll breit und nur 3 Linien dick iſt. Die Schneide dieſes Eiſens iſt nach auſſen gekehrt und krümmt ſich nach oben. Am Hintertheil befindet ſich faſt ein ähnliches Eiſen, wie die Figur 623 zeigt. In der Mitte der Gondel ſteht eine Art Kutſchenkaſten oder Zelt, worinn man ſitzt. Zwey Rojer, die Gondoliers genannt werden, regieren die Gondel, indem ſie mit ihren Riemen ſtehend vor ſich eingreifen. der eine ſteht vorne und der andere auf dem erhabenen Theil hinten, um alles zu überſehen. Die Geſchicklichkeit der Rojer und die Geſchwindigkeit der Gondel iſt Welt bekannt.

GOOT um einen Block. ſ. Keep um einen Block.

GOOTELINGEN. ſ. Gotelingen.

GORDINGEN.

Holl. Gordingen.
Dän. Gaardinger.
Schw. Gårdingar.
Engl. All kinds of bunt-lines and leech-lines.
Franz. Les cargue-fonds & cargue-boulines.
Ital. Le meſe e ferrapennoni delle vele.
Span. Brioles y apagapenoles.
Port. Brioes, apagapenoes e cergideiras.

So heiſſen auſſer den Geitauen alle übrige Taue, womit die Segel aufgegeiet werden (ſ. Aufgeien). Es giebt deren verſchiedene; die Bauch-Gordingen (Fig. 64. b b.) ſind unten an das

das Leik der viereckigten Segel befestigt und fahren durch Blöcke an der Raa zum Schiff hinunter. Vermittelst derselben wird der Bauch oder der untere Theil des Segels unter die Raa geholt, eben so wie man einen Vorhang aufzieht. An jedem Segel sind zwey, an den untern oder grossen Segeln, auch wol vier befindlich. Alle viereckigte Segel haben Bauchgordingen. Die grossen Segel und die Marssegel haben auch noch Nockgordingen (Fig. 64. a a.), welche an beyden Seiten des Segels an das stehende Leik ungefähr bey dem Bulienspreut befestigt sind und ebenfalls durch Blöcke an der Raa zum Schiff hinunter fahren. Wenn sie angeholt werden, ziehen sie den Theil des Segels, woran sie befestigt sind, unter die Raa. Die Bauch- und Nockgordingen fahren vor dem Segel, die Geitauen aber hinter dem Segel an die Raa hinauf. Die Marssegel haben, wegen ihrer Tiefe, auch noch wol Schmiergordingen, welche, so wie die Nockgordingen, aber etwas niedriger an das stehende Leik befestigt sind, übrigens fahren sie eben so. Gewöhnlich gebraucht man solche aber nur auf der Rheede, in See werden sie wieder ausgeschoren und dienen zu Bauchgordingen. Nothgordingen werden bey schwerem Wetter noch ausser den Bauchgordingen um das grosse und das Focksegel gemacht, um den Bauch dieser Segel mit aufzugeien. Sie sind hinten an die Raa befestigt und fahren gewöhnlich kreuzweise hinten um den Bauch des Segels und wieder vorne nach der Raa hinauf um einen Block zum Schiff hinunter. Dempgordingen dienen dazu, die Besahn zu geien. Man sieht sie Fig. 528. b b, b b. Sie fahren um das stehende Leik, und an beyden Seiten der Besahnruthe oder auch der Gaffel um einen Block. Das Besahnsegel hat zwey auch wol drey Dempgordingen ausser dem Brohk a a, der aber viel dicker ist als diese. Die Dempgordingen lässt man gewöhnlich sprütweise D D um einen Block E fahren, damit man sie an jeder Seite hinten im Schiff mit einem einfachen Tau B B, welches der Steert der Dempgordingen genannt wird, aufholen kann.

NOKGORDINGEN.

Holl. Nokgordings.
Dän. Nokgaardinger.
Schw. Näckgårdingar.
Engl. Leech-lines.
Franz. Cargue-boulines.
Ital. Serrapennoni.
Span. Apagapenoles.
Port. Apagapenoes e cergideiras.

BAUCHGORDINGEN.

Holl. Buikgordings.
Dän. Buggaardinger.
Schw. Buk-gårdingar.
Engl. Bunt-lines.
Franz. Cargue-fonds.
Ital. Mese.
Span. Brioles, Briolines.
Port. Brioes.

DEMPGORDINGEN.

Holl. Dempgordings.
Dän. Dempgaardinger.
Schw. Dämpgårdingar.
Engl. Brails of the mizen.
Franz. Cargues d'artimon.
Ital. Imbrogli della mezzana.
Span. Cargaderas de la mezana.
Port. Cergideiras da mezena.

SCHMIERGORDINGEN.

Holl. Smeergordings.
Dän. Smörgaardinger.
Schw. Smörgårdingar.
Engl. Preventer-leech-lines of the topsails.
Franz. Egorgeoir, Saisines des huniers.
Ital. Sorte di ferrapennoni.
Span. Cruces.
Port. Cergideiras falsas.

NOTHGORDINGEN.

Holl. Noodgordings.
Dän. Nödgaardinger. Et Slags Gaardinger udi haardt Veyr som farer rondt om et Sejl.
Schw. Nödgårdingar.
Engl. Spilling-lines.
Franz. Fausses cargues.
Ital. Imbroglj doppj per imbrogliare il fondo della vela.
Span. Trapas.
Port. Abraçaderas.

GÖSCH.

GÖSCH.

Holl. Geus.
Dän. Giöffen.
Schw. Gjös.
Engl. Jack.
Franz. Pavillon de beaupré.
Ital. Bandiera di prua.
Span. Bandera del baupres.
Port. Bandeira do gurupes.

Eine viereckigte Flagge (Fig. 236. M.), die auf das Ende des Bugſpriets geſetzt wird, ſie iſt bey jeder Nation von verſchiedener Farbe, aber nicht ſo groſs als die Kampanje-Flagge. Die Schiffe ſetzen ſie nur allein auf, wenn ſie auf der Rhede oder in einem Hafen liegen. Der Stock L, woran dieſe Flagge aufgehieſst wird, heiſst der Göſchſtock, und der Matroſe welcher dieſelbe in Verwahrung hat, wird der Göſchgaſt genannt.

GÖSCHGAST.

Holl. Geusgaſt.
Dän. Giösgaſt.
Schw. Gjösgaſt.
Engl. Mariner who has the care of the jack.
Franz. Matelot qui garde le pavillon de beaupré.
Ital. Il marinaro che guarda la bandiera di prua.
Span. El marinero que guarda la bandera del baupres.
Port. O marinheiro que guarda a bandeira do gurupes.

ſ. die Erklärung unter Göſch.

GÖSCHSTOCK.

Holl. Geusſtok.
Dän. Giösſtok.
Schw. Gjösſtaken.
Engl. Jack-ſtaff.
Franz. Bâton du pavillon de beaupré.
Ital. Aſta da bendiera di prua.
Span. Aſta de bandera del baupres.
Port. Aſta da bandeira do gurupes.

ſ. die Erklärung unter Göſch.

GOTELINGEN.

Der Name einer Art Kanonen die in ältern Zeiten gebraucht wurden.

GRABEN, Lauf-GRABEN. ſ. Laufgraben.

GRAD.

Holl. Graad.
Dän. Grad.
Schw. Grad.
Engl. Degree.
Franz. Degré.
Ital. Grado.
Span. Grado.
Port. Grao.

Iſt der 360ſte Theil des Cirkels oder der 90ſte eines Quadranten. Ein Grad wird wieder in 60 Minuten und eine Minute in 60 Sekunden getheilt. Die Höhe der Sonne wird nach Graden und Minuten gemeſſen, auch die Misweiſung des Kompaſſes und die Latitudo und Longitudo auf der Erde. Die Grade der Latitudo werden von dem Equator bis zum Pol gerechnet, und ſind ſich insgeſammt gleich, wenn man die Abplattung der Erde nicht in Erwägung zieht. Die Grade der Longitudo zählt man auf dem Equator oder den Parallelen deſſelben, vom erſten Meridian an nach Oſten und Weſten bis 180°. Je weiter man ſich aber vom Equator entfernt, je kleiner werden dieſe Grade, daher iſt bey der Berechnung, auf jeder Latitudo eine Correction zu machen. Ich werde unter Steuermannskunſt hievon weitläuftiger reden.

GRADBOOG, GRADSTOCK. ſ. Jakobsſtab.

GRADBUCH.

Holl. Graadboek.
Dän. Gradbog.
Schw. Gradbok.
Engl. Tables of the ſun's declination.
Franz. Tables de declinaiſon.
Ital. Tavole della declinazione del ſole.
Span. Tablas de la declinacion del ſol.
Port. Taboas da declinaçaó do ſol.

Tafeln, welche die tägliche Declination der Sonne anzeigen. ſ. ein mehreres unter Strichtafeln und Rutier.

GRÆCUS. ſ. die Tafel unter dem Artikel Wind.

GRAMMATICUS, *Griech.* GRAMMATEUS oder Logiſtes.

So hieſs bey den Alten der Schiffsſchreiber der von der Einnahme und Ausgabe Rechnung führen muſste.

GRANATE, HANDGRANATE.

Holl. Granaat.
Dän. Granat.
Schw. Granat.
Engl. Grenade.
Franz. Grenade à main.
Ital. Granata.
Span. Granada de mano.
Port. Granada de maõ.

Eine kleine hole Kugel von 2 bis 3 Zoll im Durchmeſſer, ſie wird mit Pulver gefüllt und hat eben ſo wie die Bombe eine Brandröhre. Man bedient ſich der Granaten mit groſſem Nutzen beym Entern, indem man ſie mit der Hand unter die feindliche Beſatzung wirft, nachdem die Brandröhre vorher angezündet worden Man muſs ſich aber hüten, ſolche nicht zu lange in der Hand zu behalten. In die Oefnung der Brandröhre wird ein Zapfen geſteckt, wenn man gefüllte Granaten zum Dienſt aufbewahren will.

GRAP.

Der Name gewiſſer Fahrzeuge in den Oſtindiſchen Gewäſſern, ſo Angria hatte, als Watſon 1754 Gerian wegnahm. Man bauete ſolche zu Surate mit zwey bis drey Maſten.

GREEP des Schiffs.

Holl. Greep.
Dän. Skiæget.
Schw. Krie eller ſkjägg.
Engl. The loweſt part of a ſhip's cut-water.
Franz. Taille-mer.
Ital. Taglia-mare.
Span. Tajamar.
Port. Talha-mar.

Der Theil des Schegs oder auch des Vorſtevens, der das Waſſer durchſchneidet.

GREEPTAUS Wind. ſ. Backſtagswind.

GRELING oder GRELIEN.

Holl. Greling.
Dän. Pertline.
Schw. Pertlina.
Engl. Hawſer.
Franz. Grelin.
Ital. Gherlino.
Span. Guindaleza acalabrotada.
Port Amarretta, cabo calabroteado.

Eine Pferdelinie oder ein Kabelweiſe geſchlagenes Tau das etwas dünner iſt als das Wurfankertau. Zu letzterm nimmt man auch auf nicht gar ſchweren Schiffen ein Greling oder eine Pferdelinie.

GRENADIER. ſ. Schildpat.

GRENDEL der Luken. ſ. Riegel der Luken.

GREPISCHE oder vorgrepiſche Fracht. ſ. Fracht.

GRETCHEN vom Deich.

Holl. Boven-Kruis-Zeil.
Dän. Boven-Kryds-Sejl, Kryds-Bram-Sejl.
Schw. Bofven-Kryſs-Segel.
Engl. Mizen top-gallant-ſail.
Franz. Perruche.
Ital. Caccaro.
Span. Periquito.
Port. Sobre-gata.

Der gewöhnliche Name des Kreuzbramſegels (Fig. 101. r.). ſ. Segel.

GRIETEN. ſ. Ribben zwiſchen den Balken.

GRIL. ſ. Spint.

GROBE See. ſ. Hohle See.

GRÖNLANDSFAHRER.

Holl. Groenlandsvaarder.
Dän. Grönlandsfarer.
Schw. Grönlandsfarare.

Engl.

Engl. Vessel employed in whale-fishery.
Franz. Pêcheur de baleine.
Ital. Pescatore da balena.
Span. Pescador de balena.
Port. Pescador de baléa.

So werden die zum Wallfischfang nach Grönland fahrenden Schiffe genannt. Man versteht auch darunter den Schiffer selbst und die Mannschaft welche zu dieser Fischerey gebraucht wird.

Die Bauart der Grönlandsfahrer unterscheidet sich von andern Schiffen blos darin, dass sie stärker und das Vordertheil auffer den gewöhnlichen Hautplanken noch mit einem Eisgang und Buslappen bekleidet wird. Der Vorsteven ist mit eisernen Platten beschlagen. Die mehrsten Grönlandsfahrer haben auch hinten an jeder Seite der Besahnrust zwey Galgenstutzen. In Hamburg, Holland und Dännemark gebraucht man gewöhnlich Fleutschiffe dazu.

Die Grönlandsfahrer haben nach der Grösse des Schiffs 4 bis 6 Schlupen und die Besatzung besteht aus 28 bis 40 Mann. Der Kapitain wird Kommandeur genannt, auf ihn folgt der Steuermann und der Speckschneider. Von der übrigen Mannschaft hat ein jeder nach der Arbeit, die ihm angewiesen ist, einen besondern Namen, als Bootsmann, Schiemann, Harpunier, Strandschneider, Pikenier oder Hagjepiek, Lienschieffer, Küper, Steurer, Zimmermann, Koch, Farkentreiber oder Gussmann, Lullmann, Bankschneider, Malmock, Kapper, Speckkönig, Speckköniginn, Speck auf Klaas, Speck auf Bank. Man sehe jedes dieser Wörter und auch den Artikel Wallfischfang. Es ist hier noch zu bemerken, dass auf Grönlandsfahrern drey Wachen sind, die von dem Kommandeur, Steuermann und Speckschneider bestellt werden, die sich einander zur gehörigen Zeit ablösen. Auf Kauffahrern haben aber nur die beyden ersten Officiere das Kommando auf der Wache.

GROSSE Mast. f. Mast.

GROSSE oder mittelste Balken. f. Segel-Balken.

GROSSE Luke. f. Luke.

GROSSE Stenge. f. Stenge.

GROSSE Rust. f. Rust.

GROSSE Wand. f. Wand.

GROSSE Mars. f. Mars.

GROSSE Stag. f. Stag.
&c. &c.

GRUBE. f. Sponning.

GRUBEN und Gallen in den Kanonen. f. Gallen.

GRÜN Holz. f. Holz.

Das GRÜNE am Schiff. f. Bart am Schiff.

GRUND.

Holl. Grond.
Dän. Grund.
Schw. Grund, botten.
Engl. The ground or bottom of the sea.
Franz. Fond.
Ital. Fondo.
Span. Fondo.
Port. Fundo.

Der Boden des Meers. Jeder Schiffer muss eine genaue Kenntniss des Grundes haben, weil diese Kenntniss oft hinreichend ist, das Schiff vor Untergang zu bewahren. Er sieht nämlich aus der Beschaffenheit des Grundes, auf welcher Stelle er sich befindet und wohin er folglich seinen Cours nehmen muss, um sich von den Gefahren zu entfernen. Sowohl die Tiefe als auch die Beschaffenheit des Grundes wird mit dem Loth untersucht, welches ein pyramidenförmiges Stück Bley ist, das man vermittelst einer Lien auf den Grund fallen lässt und solches alsdann wieder aufholt. An die untere Seite des Loths wird in ein dazu gemachtes Loch Talg oder Schmier gethan; besteht nun der Grund aus Sand, Tohn, Schlick, Muscheln &c. so bleibt etwas davon an diesem Schmier bekleben, ist es grüner Grund, so setzen sich die Kräuter daran. Klippen machen blos Eindrücke in das Schmier (f. Loth). Die bekanntesten Arten des Grundes sind folgende:

SANDGRUND oder sandigter Grund.

Holl. Sandgrond.
Dän. Sandgrund.

 Schw.

Schw. Sandgrund.
Engl. Sandy ground.
Franz. Fond de sable.
Ital. Fondo arenoso.
Span. Fondo de arena.
Port. Fundo de area.

Stick - GRUND.

Holl. Steek-grond.
Dän. Stikgrund.
Schw. Steckbotten.
Engl. Clay-ground.
Franz. Vase.
Ital. Fango.
Span. Lama.
Port. Lama.

Thonartiger oder klaiartiger Grund.

Schlick - GRUND, Mudder - GRUND.

Holl. Weeke grond, slyk-grond.
Dän. Slikgrund, Moddergrund.
Schw. Slickgrund, muddergrund.
Engl. Slimy, muddy-ground.
Franz. Fond mou.
Ital. Fango molle, mota, malta.
Span. Fondo muy blando.
Port. Fundo do lodo, lama molle.

Ganz weicher Grund, der aus Schlamm oder Schlick besteht. Muddergrund oder Modergrund ist der weichste von allen.

Fester oder harter GRUND und weicher, loser oder fauler GRUND.

Grund der zu fest oder zu weich ist, ist zum Ankern nicht dienlich, weil der Anker in dem ersten nicht fassen und in dem andern nicht halten kann.

Scharfer GRUND.

Holl. Scharp ground.
Dän. Skarp grund.
Schw. Skarp grund.
Engl. Sharp bottom, pointed rocks.
Franz. Fond de roches aigues.
Ital. Fondo di rocche taglienti.

Span. Fondo riscajo.
Port. Fundo de rochedos.

Grund von scharfen oder spitzigen Klippen oder Steinen. Solcher Grund ist für das Ankertau gefährlich, daher muss man dasselbe aufboyen.

Grüner GRUND.

Holl. Groene grond.
Dän. Grön Grund.
Schw. Grön Grund.
Engl. Green bottom.
Franz. Fond de pré.
Ital. Fondo verde.
Span. Fondo verde.
Port. Fundo verde.

Grund der mit Seegräsern bewachsen ist.

Singel - GRUND.

Holl. Singel-grond.
Dän. Singel-Grund.
Schw. Singelgrund.
Engl. Gravel.
Franz. Gravier.
Ital. Ghiaja.
Span. Riscos.
Port. Burgalhaõ.

Besteht aus kleinen Steinen, die Singels genannt werden. s. Singels.

Nadel - GRUND.

Holl. Naaldgrond.
Dän. Naalgrund.
Schw. Nålgrund.
Engl. A ground abounding with pointed shells.
Franz. Fond d'aiguilles.
Ital. Fondo d'aguglie.
Span. Fondo de conchas puntiagudas.
Port. Fundo de conchas pontagudas.

Grund der voll kleiner spitziger Muscheln liegt.

Schülpartiger GRUND.

Holl. Schulpagtig grond.
Dän. Skielgrund.

Schw.

Schw. Skalgrund, muſſelgrund.
Engl. A ground abounding with ſhells.
Franz. Fond de coquilles pourries.
Ital. Fondo di cochiglie.
Span. Fondo caſcajo ó caſcarilla.
Port. Fundo de conchas.

Beſteht aus allerley Arten Muſcheln.

Kieſel-GRUND, Kei-GRUND, Kegel-GRUND.

Holl. Kei-grond, Kegel-grond.
Dän. Kiſelgrund.
Schw. Kiſelgrund eller af Kiſelſtenar.
Engl. A ground abounding with flints.
Franz. Fond de caillouage.
Ital. Fondo di ciottoli o ſelci.
Span. Fondo de guijarros, pedernales.
Port. Fundo de calhão.

Gruud von Kieſelſteinen.

Well-GRUND.

Holl. Wel-grond.
Dän. Drivegrund.
Schw. Driſgrund.
Engl. Shifting ground.
Franz. Fond mouvant.
Ital. Fondo movente.
Span. Fondo de arena movediza.
Port. Fundo movel, fundo de area movediça.

Grund der nicht beſtändig und von gleicher Beſchaffenheit an einerley Stelle bleibt, ſondern aus Treibſand beſteht.

Zu GRUNDE gehen.

Holl. Sinken, te grond gaan.
Dän. Synke.
Schw. Sjunka, gå under.
Engl. To go a-ground.
Franz. Couler a fond.
Ital. Andar a fondo.
Span. Ir a pique.
Port. Ir ao fundo, ir a pique.

Untergehen, ſinken. Man ſagt das Schiff iſt mit Mann und Maus zu Grunde gegangen, wenn

es gänzlich verſunken und kein lebendiges Geſchöpf davon gekommen iſt.

Ein Schiff von dem GRUNDE abhelfen. ſ. Abarbeiten.

An den GRUND raken. ſ. Raken.

Den GRUND brechen. ſ. den Anker lichten und unter Segel gehn.

GRUNDKENNUNG.

Holl. Grondkennis.
Dän. Grundkiendning, Grundkiendelſe.
Schw. Grund-Kännedom.
Engl. The intelligence of the ſoundings.
Franz. Connoiſſance du fond.
Ital. Conoſcimento del fondo.
Span. Conocimiento del fondo. Ser practico del fondo.
Port. Prática no conhecimento do fundo.

Die Kenntniſs von der Tieſe und Beſchaffenheit des Grundes.

GRUNDSCHUSS. ſ. Schuſs.

GRUNDTAKELASCHE.

Holl. Ankertakelaſie, Grondtakelaſie.
Dän. Grundtakelaſie.
Schw. Grundtaklage.
Engl. Ground-tackle.
Franz. Garniture des ancres.
Ital. Gomene, Gruppie e tutta la guarnitura delle ancore.
Span. Cables y cabos para dar fondo.
Port. Amarras e cabos para dar fundo.

Alles Tauwerk welches zum Ankern und Feſtmachen des Schiffs dient. Als: alle Arten Ankertaue, Landſeſtungen und Bojereepen.

GRUNDTALJE.

Holl. Grondtalie.
Dän. Roertallien.
Schw. Grundtalja.
Engl. Steering-tackles on both ſides of the rudder.
Franz. Palans aux cotés du gouvernail.

Ital.

Ital. Paranchi alle bande del timone.
Span. Eſtrelleras de los lados del timon.
Port. Talhas aos lados do leme.

Eine Talje, die bey ſchwerem Wetter an jede Seite des Steuers mit einem Block gehakt wird, um vermittelſt derſelben ſteuern zu helfen. Der Läufer davon fährt durch den am Steuer befindlichen Block und durch einen andern hinten am Schiff. Man holt auf dieſen Läufer blos mit den Händen, indem man ſich nach dem Ruderbeſteurer richtet, der die Ruderpinne regiert. Wenn das Schiff bey ſchwerem Wetter beyliegt, wird die Grundtalje eingeſchoren. Aber gewöhnlich gebrauchen nur diejenigen Schiffe eine Grundtalje, deren Ruderpinne unter der Kajüte ins Schiff geht.

GRUNDTAUE.

Holl. Ophouders.
Dän. Grundtougene.
Schw. Grundtåg.
Engl. Relieving ropes.
Franz. Attrapes.
Ital. Capi di piuma.
Span. Barloas.
Port. Cabos que ſuſtem o navio na crena ſe deitar mais do que he neceſſario.

So nennt man die ſtarken Taue, welche eigentlich die Manteln etlicher an dem Kiellichter oder Bullen befindlichen Takel ſind. Sie gehen unter dem Kiel des auf die Seite gelegten oder gekielholten Schiffs durch und ſind an der andern Seite um die Stückpforten beſeſtigt. Die Grundtaue verhindern, daſs das gekielholte Schiff nicht unvermuthet ganz auf die Seite falle oder umſchlage; auch wird vermittelſt derſelben das Schiff wieder aufgerichtet. In etlichen Häfen iſt nur dazu ein Aufholer an dem Bullen.

GRÜSSEN. ſ. Salutiren.

GRUSS. ſ. das Salutiren.

GUBERNACULUM. *Griech.* Pedalion.

So hieſs bey den Alten das Steuer. Man findet zuweilen, daſs ein Schiff mit vier Steuern verſehen geweſen. Wo ſie ihren Platz gehabt, iſt etwas ungewiſs. Aus der Geſchichte ſcheint aber zu erhellen, daſs das Steuer bey den Alten die Geſtalt eines breiten Riems hatte und auch eben ſo regiert wurde (ſ. Steuer und Riem). Bey der Geſchichte der Schiffbaukunſt werde ich Gelegenheit haben umſtändlicher hiervon zu reden.

GÜDSE.

Holl. Guds.
Dän. Gyds, Hulmejſel.
Schw. Gyts.
Engl. A gouge or hollow chiſſel.
Franz. Gouge.
Ital. Gorbia.
Span. Gubia.
Port. Goiva.

Ein holer Betel (Fig. 118), womit die Schiffszimmerleute hole Flächen bearbeiten und die Blockdreher die Keepen der Blöcke ausſchlagen. Eine kleine Güdſe wird eine Stech-Güdſe und eine groſſe eine Dop-Güdſe genannt.

Stech - GÜDSE.

Holl. Steek-Guds.
Dän. Liden Gyds.
Schw. Liten Gyts.
Engl. Small gouge.
Franz. Petite gouge.
Ital. Piccola gorbia.
Span. Pequeña gubia.
Port. Pequena goiva.
ſ. Güdſe.

Dop - GÜDSE.

Holl. Dop-guds.
Dän. En ſtor Gyds.
Schw. En ſtor Gyts.
Engl. Large gouge.
Franz. Grande gouge.
Ital. Gorbia grande.
Span. Gubia grande.
Port. Goiva grande.
ſ. Güdſe.

GUNTERLINIE und GUNTERSKALE.

Eine von Gunter erfundene Skale, die trigonometriſchen Berechnungen auf eine mechaniſche Weiſe aufzulöſen. Ich werde davon unter Steuermannskunſt weitläuftiger reden.

GUSS-

GUSSMÄNNER (auf Grönlandsfahrern).
ſ. Farkentreiber.

Das GUT oder die GÜTER eines Schiffs.

Holl. Goederen.
Dän. Godſet.
Schw. Godſet.
Engl. Loading, cargo.
Franz. La charge d'un vaiſſeau.
Ital. Carga o carica d'una nave.
Span. La carga ó las piezas de la carga.
Port. A carga ou as peças da carga de hum navio.

Alle Kaufmannswaaren oder alle Güter, welche die Ladung eines Schiffs ausmachen. Beſtehen ſolche aus Kiſten, Tonnen und Packen, ſo nennt man ſie Stückgüter. Unter Stürzgüter aber verſteht man Korn, Salz, Steinkolen, Kalk &c das blos mit Schaufeln in das Schiff geſchüttet wird.

Stück - GÜTER.

Holl. Stuk - Goederen.
Dän. Stykgodſet.
Schw. Styckegods.
Engl. A cargo of boxes. caſks, bales or caſes.
Franz. Charge à cueillette chargement qui conſiſte en tonneaux, caiſſons &c.
Ital. Carica a caſſa.
Span. Carga de farderia.
Port. Carga de fazendas de diverſos particulares.

ſ. die Erklärung unter Güter.

Stürz - GÜTER.

Holl. Stortgoederen.
Dän. Styrtgodſet.
Schw. Störtgods.
Engl. Laden in bulk.
Franz. Charge en grenier.
Ital. Carica di grano, ſale &c.
Span. Carga de grano.
Port. Carga de trigo, ſal ou granel.

ſ. die Erklärung unter Güter.

H.



H.

HAAR und Papier einer Spikerhaut.

Holl. Haar en Pampier tot de Verdubbeling.
Dän. Fæhaar og Papier til Skibsforhuing.
Schw. Kåhår och papper til Förhydningen.
Engl. Hair and paper put between the bottom-planks of a ſhip and the ſheathing.
Franz. Ploc.
Ital. Pelo di vacca e carta ſtraccia per forrare il dobblaggio.
Span. Lana ó pelo de vaca y papel del forro ó embono.
Port. Pèlo de boi e papel para forrar o fundo do navio.

ſ. die Erklärung unter Spikerhaut.

Ein HAAR oder Härle des Hanfs.

Holl. Een Hennipħaar.
Dän. Hampehaar.
Schw. Hamphår.
Engl. Hair of hemp.
Franz. Fil.
Ital. Filo.
Span. Hilo de la caña del cañamo.
Port. Hum fio.

ſ. die Erklärung unter Hanf.

HACKBORD oder HACKEBORD.

Holl. Hakkebord.
Dän. Hakkebret.
Schw. Hackebräde.
Engl. Taffarel of a ſhip.
Franz. Couronnement.
Ital. Coronamento.
Span. Coronamiento.
Port. Grinalda.

Das oberſte des Spiegels oder der Bord deſſelben (Frg. 93. 111.), zwiſchen den beyden Seiten des Schiffs. Gewöhnlich iſt derſelbe auf eine geſchmackvolle Weiſe mit Bildhauerarbeit geziert.

HACKE am Ruder oder am Steuer.

Holl. Klik aan 't roer.
Dän. Rorets-Hæl.
Schw. Roderhälen.
Engl. The after piece of a rudder.
Franz. Saffran du gouvernail.
Ital. Riverſo del timone.
Port. Safraõ do leme.

ſ. die Erklärung unter Steuer.

HACKE der Stenge. ſ. Hieling der Stenge.

HAFEN.

Holl. Haven.
Dän. Havn.
Schw. Hamn.
Engl. Harbour.
Franz. Port.
Ital. Porto.
Span. Puerto.
Port. Porto.

Eine Einweichung der See ins Land, woſelbſt die Schiffe, auch bey den ſchwerſten Stürmen, ſicher liegen können. Von einem guten Hafen wird erfordert, daſs der Eingang deſſelben ſo beſchaffen ſey, daſs keine Winde gerade durch denſelben fahren, wodurch die Schiffe dem Wind und Wellenſchlag ausgeſetzt ſeyn würden. Wenn der Hafen nicht durch die Krümmung des Eingangs oder durch vor demſelben liegende Inſeln oder Bänke geſichert iſt, ſo kömmt man der Natur zu Hülfe und bauet eine Mulje oder einen Damm, die Wellen zu brechen. Der Eingang wird durch Schanzen und Bollwerke vor dem Feind geſichert. Zu einem Hafen wird ferner erfordert, daſs er einen guten Ankergrund und allenthalb n ſolche Tiefe habe, daſs die Schiffe bey niedrigem Waſſer nicht aufs Trockne zu ſitzen kommen; auch muſs er, wenn es möglich iſt, mehrere Eingänge haben, damit die Schiffe bey jedem Winde aus- und einlaufen können. Das Ufer um den Hafen muſs Feſtigkeit genug

genug haben, daſs Schiffszimmerwerfte, Arſenäle und Docken daſelbſt angelegt werden können. Der am weiteſten in dem Land liegende Theil des Hafens oder das Becken deſſelben wird bey Nacht gewöhnlich mit einer Kette oder einem Baum verſchloſſen. Man nennt ſolchen den Binnenhafen zum Unterſchied von Butenhafen, wodurch man den auſſer dem Baum liegenden Theil des Hafens verſteht. Bey vielen Seehäfen beſinden ſich auch Feuerthürme, die den Schiffern in der Nacht zum Kennzeichen und zur Warnung dienen. Von der Einrichtung der vornehmſten Häſen in Frankreich giebt Herr *Forfait* eine ziemlich genaue Beſchreibung in der *Encyclopedie methodique* unter dem Artikel *Port.*

Binnen-HAFEN.

Holl. Binnenhaven.
Dän. Det Inderſte af en Havn ſom er gemenligt tillukt med en Kede eller Bom.
Schw. Den innerſta delen af en hamn ſom med en kädia på åtſkillige orter plägar tilſlutas.
Engl. Baſin of a port.
Franz. Darſe, darſine.
Ital. Darſena.
Span. Darſena.
Port. Darſena, parte mais interior de hum porto que ſe fecha com cadeias.

ſ. die Erklärung unter Hafen.

Schlupf-HAFEN.

Holl. Sluiphaven.
Dän. En liden Havn, Vig, Bugt.
Schw. En liten hamn.
Engl. Creek.
Franz. Calanque.
Ital. Calanca.
Span. Caleta.
Port. Abrigada, pequena abra.

Ein kleiner von der Natur gebildeter Hafen an der Küſte wo kleine Fahrzeuge ſich retiriren und vor Winden geſchützt liegen können.

Frey-HAFEN.

Holl. Vryhaven.
Dän. Fri-Havn.
Schw. Fri-hamn.
Engl. Free-port.
Franz. Port franc.
Ital. Porto franco.
Span. Puerto franco.
Port. Porto franco.

So nennt man diejenigen Häfen oder Städte, welche von der Landesregierung die Freyheit haben mit allen Nationen Handlung zu treiben, und jede Art Waare frey aus und einzuführen.

Einen HAFEN anthun. ſ. Anthun.

HAFENANKER. ſ. Anker No. 16.

HAFENGELD.

Holl. Havengeld.
Dän. Havne-penge.
Schw. Hamnpenningar.
Engl. Duty of anchorage or of a harbour.
Franz. Droit de port.
Ital. Dritti del porto.
Span. Derechos del puerto.
Port. Direitos do porto.

Die Abgabe welche ein- und ausgehende Schiffe an die Landesregierung zur Unterhaltung des Hafens beytragen müſſen. Solche wird nach der Gröſſe der Schiffe regulirt.

HAFENMEISTER oder HAFENKAPITAIN.

Holl. Havenmeeſter.
Dän. Havnemeſter.
Schw. Holm-major.
Engl. Maſter attendent.
Franz. Capitaine de port.
Ital. Capitano di porto.
Span. Capitano de puerto.
Port. Capitaô do porto.

Ein Officier der die Aufſicht über einen Hafen hat, oder der für die Unterhaltung und Reinigung deſſelben, inſonderheit aber auch für die Ordnung, welche Schiffe in demſelben beobachten müſſen, ſorgt.

HAGJE-TAG.

Holl. Hagje-dag.
Dän. Hagje-Dag, Kiöd- eller Fleſk-Dag.

Schw. Kött-dag.
Engl. Fleſh-day (oppoſite to banian-day.
Franz. Jour de viande.
Ital. Giorno di carne.
Span. Dia de carne.
Port. Dia de carne.

So werden auf Schiffen diejenigen Tage genannt, an welchen das Volk Fleiſch bekömmt. Wenn am folgenden Tage noch etwas von dem Fleiſch übrig geblieben und kalt aufgetiſcht wird, ſo heiſst ſolcher ein Sardammer-Tag. Die übrigen Tage, wo es kein Fleiſch ſondern nur Stockfiſch und Erbſen &c. giebt, heiſſen die Kummertage oder magern Tage.

HAGJE-Speck, HAGJE-Piek. ſ. Hakje.

HAHNEN. ſ. metallene Büchſen in den Scheiben.

HAHNPOOT oder HAHNPOTH. ſ. Nathhaken.

HAHNPOOT.

Holl. Haanepoot.
Dän. Hanefod.
Schw. Hanefot.
Engl. Crow-foot.
Franz. Araignée.
Ital. Aragna.
Span. Araña.
Port. Aranha.

So nennt man überhaupt eine Anzahl dünner Taue, die ſich in einem Centro oder in einem Spinnkopfholz vereinigen (Fig. 566. und Fig. 51. B B B.). Man findet ſolchen Hahnpoot an den Marſſen. Die Lienen woraus derſelbe beſteht, ſind an die ganze vordere Seite des Marſſes befeſtigt und fahren in ein Sprietholz oder einen Spinnkopf, der an das Stag genähet iſt. Es dient dieſer Hahnpoot dazu, daſs der untere Theil der Marsſegel nicht von dem Mars ſchamvielt werde. An der Beſahnsruthe oder an der Gaffel befindet ſich auch ein Hahnpoot (Fig. 528. g g und Fig. 286. h.), woran der Dirk fährt. Derſelbe war aber in ältern Zeiten nicht ſo einfach, ſondern hatte faſt eben ſo viele Sprüten oder Füſſe als derjenige an den Marſſen.

HAHNPOOT an der Beſahn.

Holl. Haanepoot aan de Bezaanroede.
Dän. Beſans-Hanefod.
Schw. Beſans-Hanefot.
Engl. Mizen crow-foot.
Franz. Martinet, ou branches du martinet de miſaine.
Ital. Aragna della mezzana.
Span. Araña de la mezana ó de la pena.
Port. Aranha da pena da mezena.

ſ. die Erklärung unter Hahnpoot.

HAHNPOOT an den Marſſen.

Holl. Haanepoot aan de marſſen.
Dän. Hanefod til Märſet.
Schw. Hanefot från märſſarne til ſtagen.
Engl. Crow-feet of the tops.
Franz. Araignée des hunes.
Ital. Aragna delle coffe.
Span. Araña de las cofas.
Port. Aranha dos ceſtos.

ſ. die Erklärung unter Hahnpoot.

Das Schiff in einem HAHNPOOT verteuen. ſ. Anker No. 90.

HAKEN.

Holl. Haak.
Dän. Hage.
Schw. Hake.
Engl. Hook.
Franz. Croc.
Ital. Gancio.
Span. Gancho.
Port. Gancho.

Ein bekanntes krummes Eiſen, um etwas damit zu faſſen oder zu ergreifen. Theils ſind ſie an den Blöcken befindlich, theils werden ſie aber auch für ſich allein gebraucht und haben eine zu dem Gebrauch dienende Geſtalt. Die verſchiedenen Arten von Haken ſind folgende:

Boots-HAKEN. ſ. Bootshaken.

Penter-HAKEN.

Holl. Penter-haak.
Dän. Penter-Hage.

Schw.

Schw. Penter-Hake.
Engl. Fiſh-hook.
Franz. Croc qui ſert à accrocher les pattes de l'ancre. Croc de candelette.
Ital. Gancio del peſcante.
Span. Gata de arronzar.
Port. Lambareiro.

Der Haken (Fig. 12. b.), welcher zum Aufpentern oder Kippen des Ankers dient. ſ. Anker No. 75.

Kat-HAKEN.

Holl. Kat-haak.
Dän. Kat-Hage.
Schw. Katt-Hake.
Engl. Cat-hook.
Franz. Croc de capon.
Ital. Gancio del capone.
Span. Gancho de la gata.
Port. Gancho do turco.

Der an dem Katblock befindliche Haken (Fig. 19. a.) womit der Anker aufgekattet oder unter den Krahn gewunden wird. ſ. Anker No. 87.

Pump-HAKEN.

Holl. Pomp-haak.
Dän. Pomp-Hage.
Schw. Pump-Hake.
Engl. Pump-hook.
Franz. Croc de pompe.
Ital. Gancio della tromba.
Span. Afador de bomba. Sacanabo.
Port. Sacanabo.

Ein Haken an einer ziemlich langen Stange, woran ſich ein Auge befindet. Man gebraucht dieſen Haken den Pumpeneimer (Fig. 141.) in die Pumpe zu ſetzen, oder ſolchen auch wieder aus der Pumpe zu ziehen, wenn er etwa nicht gehörig ſitzt. Kann dieſes mit den Händen nicht allein geſchehen, ſo wird in das Auge des Hakens eine Talje gehakt, vermittelſt welcher man alsdann den Eimer herausteljet.

Schinkel-HAKEN oder Bier-HAKEN.

Holl. Schinkel-haaken.
Dän. Lös-Hager.
Schw. Skinkel-Hakar.
Engl. Can-hooks.
Franz. Elingue à pattes.
Ital. Gaſſe, braga a gancj.
Span. Gafas.
Port. Patolas.

Ein Tau (Fig. 136.), woran zwey platte Haken geſtropt ſind. Man ſchlägt dieſe beyden Haken an die Kröſen der Fäſſer oder Tonnen die man aufwinden will und hakt alsdann eine Takel an die Mitte des Taues. Zum Aufwinden der Fäſſer bedient man ſich auch der Längen.

Es-HAKEN.

Holl. Es-haak.
Dän. Es-Hage.
Schw. Es-Hake.
Engl. Iron hook which has the figure of an S.
Franz. Croc de la figure d'un S.
Ital. Gancio che ha la figura d'un S.
Span. Gancho que tiene la figura de un S.
Port. Gancho que tem a figura de hum S.

Ein eiſerner Haken, der die Geſtalt eines S hat. Man gebräucht ſolchen zum Aufwinden der Fäſſer und Packen, indem man den einen Haken an das um den Packen geſchnürte Tau oder an die Länge ſchlägt und den andern an den Strop des Taljeblocks oder des Taues, womit man windet.

Balk-HAKEN. ſ. Teufelsklauen.

Klem-HAKEN oder Kluben.

Holl. Klem-haak.
Dän. En Snidkers og Tömmermands Hage hvormed de ſlaae faſt hvad de have under Hænder.
Schw. En järn hake ſom ſnickare bruka til at hålla trädet faſt under arbetet.
Engl. Hold faſt.
Franz. Valet.
Ital. Barletto.
Span. Varlete.
Port. Barrilete.

Ein ſtarker gewöhnlich in rechten Winkeln gebogener eiſerner Klammer, der die Geſtalt der Fig. 646. hat. Der Zimmermann und Tiſchler gebraucht

gebraucht solchen um zwey Hölzer oder Planken die er behobeln oder zusammennageln will an einander zu pressen. Er legt zu dem Ende die beyden Hölzer in die Oefnung des Klemmhaken und treibt sie mit Keilen fest. Statt der Keile wird auch wol eine in dem Klemmhaken befindliche Schraube gebraucht.

Schrey-HAKEN oder Kneif-HAKEN.

Holl. Een strop met haaken, Knyp-haaken.
Dän. Strop med Hager.
Schw. Strop med hakar.
Engl. A kind of can-hooks or two hooks on a strop.
Franz. Estrop à pattes.
Ital. Stróppo con due gancj.
Span. Estrobo con gafas.
Port. Estrobo com ganchos.

Dienen eben dazu, wozu die Schinkelhaken dienen, und sind eben so gestaltet, nur hängen sie an einem grossen Strop und sind um denselben beweglich, da hingegen die Schinkelhaken nur an den beyden Enden eines einfachen Taues befestigt sind.

Kenter-HAKEN oder Set-HAKEN.

Holl. Kenter-haaken.
Dän. Kloer at kantre Tömmer.
Schw. Hakar eller klor at kantra timmer.
Engl. Cant-hooks.
Franz. Renards.
Ital. Gancj a tornare pali.
Span. Perros.
Port. Gatos.

Haken, vermittelst welcher man auf der Erde liegende Bäume, Masten und Balken herumkentert oder herumwälzt. Sie sind spitz und gewöhnlich an einer Stange beweglich. Den Haken schlägt man an der einen Seite des Baums ein, setzt die Stange an die andere Seite und gebraucht solche wie einen Heber.

Nath-HAKEN.

Holl. Naadhaakje.
Dän. Naad-Hage.
Schw. Nät-Hake.
Engl. Rave-hook, ripping iron.
Franz. Bec de corbin.
Ital. Maulio.
Span. Manjo.
Port. Mauncho.

Eine Art Haken mit einem Stiel (Fig. 626.), deren sich die Kalfaterer bedienen, das alte Werk aus den Schiffsnathen zu reissen.

Tast-HAKEN.

Ein platter an einer Kette befindlicher Haken, den der Kahnbauer zum Anpressen der Planken und andern Arbeiten fast eben so gebraucht wie den Kenterhaken.

Ruder-HAKEN.

Holl. Roer-haaken.
Dän. Roer-Hager.
Schw. Roder-Hakar.
Engl. Pintles of the rudder.
Franz. Eguillots du gouvernail.
Ital. Maschj del timone.
Span. Machos del timon.
Port. Machos do leme.

Die an dem Steuer befindlichen Haken oder Pinnen (Fig. 90. b b.), vermittelst welcher dasselbe an die Fingerlinge a a gehakt wird. Es befinden sich 4 bis 6 solche Haken an dem Steuer und folglich auch eben so viele Fingerlinge am Hintersteven. s. Steuer.

Nase-HAKEN (auf Grönlandsfahrern).

Holl. Neus-haak.
Dän. Næse-Hage.
Schw. Näs-Hake.

Ein schwerer eiserner Haken von 30 bis 100 Pfund, der dem Wallfisch in die Nase gehakt wird, um ihn an der Seite des Schiffs zu halten, wenn der Speck abgeschnitten werden soll. Es wird nämlich an diesen Haken eine Gien genähet, die im Schiff etwas angeholt wird. Die Grönlandsfahrer bedienen sich auch der Nasehaken statt eines Ankers, um sich an die Eisfelder fest zu haken, indem sie vorher ein Loch in das Eis hauen, worin der Haken gelegt wird. Ausser diesen haben die Grönlandsfahrer noch Speckhaken, womit die Hakjes oder grossen Stücke oder Speck, wie solche von dem Wallfisch abgeschnitten sind, angefasst werden. Wenn diese Hakjes in dem Schiffe sind, werden sie durch die Strandschneider von dem Fleisch und Fell gesäubert und

und in Flensstücke von einem Fuss ins Gevierte geschnitten, welche die Piekenierer mit ihren Hakjen-Pieks, welche die Gestalt einer Pieke haben, die vorne wie ein Haken gekrümmt ist, durch die Flensluke in den Raum werfen. Diese Stücke werden alsdann mit Handhaken vor die Speckbank geschleppt und die Bankschneider und Kapper legen sie alsdann vermittelst der Bankhaken, welches auch kleine Handhaken sind, auf die Bank, um sie in Finken zu schneiden, oder wenn die Stücke zähe sind zu kappen. s. Wallfischfang.

Hand-HAKEN.

Holl. Hand-haak.
Dän. Haand-Hage.
Schw. Hand-Hake.
Engl. Hand-hook.
Franz. Croc à main.
Ital. Gancio di mano.
Span. Gancho de mano.
Port. Gancho de maõ.

Leichte eiserne Haken mit einem Auge, welches zum Hangrif dient. Sie sind spitz, damit man sie in Säcke oder Ballen, die sonst nicht zu handhaben sind, einschlagen kann, um solche fortzuschleppen.

Bank-HAKEN (auf Grönlandsfahrern).

s. die Erklärung unter Nasehaken.

Den HAKEN anschlagen.

Holl. De haak aanslaan.
Dän. Anhage.
Schw. Slå an haken.
Engl. To hook.
Franz. Accrocher.
Ital. Ganciare.
Span. Enganchar.
Port. Emgatar.

Mit einem Haken etwas ergreifen oder anhaken.

Laschen mit HAKEN, oder Langscherben mit HAKEN, oder Burg-HAKEN (beym Schiffszimmermann).

Holl. Laschen met een haak in malkander gevoegt.
Dän. Lasker med en Hage.
Schw. Haklask.
Engl. Scarf with a hook.
Franz. Ecart à croc.
Ital. Paella con gancio.
Span. Escarba con gancho.
Port. Escarva de gato.

Sind Laschen oder Langscherben, die so gehauet sind, dass sie wie Haken in einander passen (Fig. 647.). s. Langscherbe.

HAKENBLOCK. s. Block.

HAKBOLZEN. s. Bolzen.

HAKENKOPF (beym Reepschläger). s. Krone.

HAKENSCHERBE, HAKENLASCH. s. Lasch mit Haken.

HAKJE-SPECK.

Holl. Hagje-Spek.
Dän. Hakje-Spek.
Schw. Hakje-Speck.

Die grossen Stücke Speck, so wie sie von dem Wallfisch abgeschnitten werden. s. Wallfischfang.

HAKJE-PIEK.

Holl. Hagje-Piek.
Dän. Hakje-Piek.
Schw. Hakje-Piek.

s. die Erklärung unter Nasehaken.

HAKJE-PIEK. s. Pikenierer.

HALBER Wind.

Holl. Halve wind.
Dän. Halvvind.
Schw. Sid-vind, vinden tvärs in.
Engl. A large wind.
Franz. Vent largue.
Ital. Vento largo.
Span. Vento largo.
Port. Vento de bolina.

Wind

Wind der gerade von der Seite des Schiffs oder perpendciulair mit dem Kiel in die Segel fällt. Bey diesem Winde können alle Segel gebraucht werden.

HALBE Fluth, HALBE Zeit. f. Fluth.

HALBER Schlag. f. Schlag.

Hängen mit HALBEN Mond Beschlag. f. Hängen.

HALBE Pike. f. Pike.

HALBDECK. f. Halb-Deck.

HALEN. f. Holen.

HALIAI.

Der Name gewisser Fahrzeuge bey den alten Griechen.

HALS des Ankers. f. Ankerhals.

HALS der Kanone. f. Kanone.

HALS eines Segels.

Holl. Hals van een Zeil.
Dän. Hals.
Schw. Halsen.
Engl. Tack of a fail.
Franz. Amure d'une voile.
Ital. Amura d'una vela.
Span. Amura.
Port. Amura.

Die Taue womit die untern Ecken der Segel nach vorne im Schiff nach der Luvseite geholt und festgehalten werden, wenn die Segel bey halben oder schiefen Winde tragen sollen. Die grossen oder untern Segel, wie auch alle Stagsegel, haben Halsen, aber die Marssegel und Bramsegel haben keine, weil ihre untern Ecken durch die unter jedem dieser Segel befindliche Raa, woran ihre Schoten fahren, in den Wind gebracht wird. Die Blinde und Schiebblinde haben ebenfalls keine Halsen, sondern nur Schoten. Die Halsen des grossen und des Fockfegels sind so wie die Schoten an die Schothörner der Segel fest. Die grossen Halsen fahren durch die am Bord des Schiffs vor dem grossen Mast befindlichen Halsgaten oder Halsklampen ins Schiff, woselbst sie an ein Kreuzholz festgemacht werden. Wenn der Hals dieses Segels angeholt wird, so muss die an derselben Seite des Schiffs nach hinten fahrende Schote geviert oder losgelassen werden. An der andern oder der Leeseite des Schiffs geschieht alsdann das Gegentheil, nämlich der Hals wird geviert und die Schote angeholt. Alles bleibt nun so lange in diesem Stande, bis das Schiff gewendet hat und den Wind von der andern Seite bekömmt, wo alsdann mit den Halsen und Schoten ein umgekehrtes Manoeuvre gemacht wird. Auf grossen Schiffen bestehen die Halsen aus doppelten Tauen (Fig. 225. a a.). Den Fockhals auszufetzen, dazu dient der Butluv (Fig. 235. O O.), der Hals fährt nämlich durch den daran genäheten Block b. Auf kleinern Schiffen, die keinen Butluv haben, gebraucht man dazu den Krahnbalken.

Der Hals des Besahnsegels wie auch der Brigsegel und Spritsegel ist das Tau, womit die untere oder vordere Ecke an den Mast befestigt wird. (Fig. 328. x. und Fig. 329. x.)

Bey den Stagsegeln heisst Hals das einfache Tau (Fig. 102. x. x. x. x.), welches die vordere Ecke derselben nach unten zu befestigt. Das andere Tau (y. y y.) aber, welches im Gegenverstande würkt, die Schote. Der Hals und die Schote, welche nicht angeholt sind, werden aufgeknebelt, damit sie nicht ins Wasser hängen. Die Halsen bekommen von dem Segel, woran sie sich befinden, ihren Namen, als: der grosse Hals, Fock-Hals, &c. f. Segel.

Den HALS zusetzen.

Holl. De hals toezetten.
Dän. Sætte Halsen til.
Schw. Hala halsen til.
Engl. To haul aboard the tack of a fail.
Franz. Amurer.
Ital. Amurare.
Span. Amurar.
Port. Amurar.

Den Hals des Segels anholen, damit derselbe bey dem Winde zu stehen kömmt. Die Backbordshalsen oder die Halsen an der Backbordseite des Schiffs werden zugesetzt, wenn man den Wind von der Backbordseite bekömmt, und die Steuerbordshalsen, wenn man ihn auf die Steuerbordsseite hat. In diesem Verstande sagt man von einem Schiffe, es segelt mit Backbordshalsen oder mit Steuerbordshalsen zu. Die Halsen dicht zusetzen, heisst sie so viel wie möglich anholen. Die Halsen aufgeben oder aufstechen bedeutet das Gegentheil von zusetzen.

Die

Die HALSEN aufftechen, aufgeben.

Holl. De Halfen opfteeken.
Dän. Stikke Halfene op.
Schw. Göra lös Halfarna.
Engl. To eafe the tacks. Up tacks!
Franz. Larguer les amures.
Ital. Largare le amure.
Span. Largar las amuras.
Port. Largar as amuras.

f. die Erklärung unter Hals zufetzen.

Zwifchen zwey HALSEN fahren oder mit offenen HALSEN fegeln.

Holl. Tuffchen twee halfen zeilen, met open halfen zeilen.
Dän. Sejle for di Vind.
Schw. Segla för di vind.
Engl. Both fheets aft, or right before the wind.
Franz. Aller entre deux ecoutes.
Ital. Andare vento in poppa.
Span. Ir por redondo.
Port. Ir vento em popa, ou caffado entre ambas.

Wird gefagt wenn man den Wind gerade von hinten hat und die Schoten der untern Segel an beyden Seiten gleich weit angeholt find, fo dafs die Raaen mit dem Kiel einen rechten Winkel machen.

HALS einer Knie.

Holl. Hals van een Knie.
Dän. Hals af en Knæ.
Schw. Halfen af en Knä.
Engl. Elbow of a knee.
Franz. Encoignure d'une courbe.
Ital. Collo d'una curva.
Span. Bragada de la curva.
Port. Garganta da curva.

Ift die Stelle einer Knie, in welcher fich beyde Arme vereinigen. f. Knie.

Auf dem HALS reiten.

Holl. Op de Hals ryden.
Dän. Anker Tovet ftaaer meget ftivt, der er en ftærk Strækning paa Tovet.
Schw. Där är et ftark fträckning på tåget.
Engl. The cable grows exceedingly.
Franz. Le cable appelle.
Ital. La gomena fa forza.
Span. Hacer mucho por el cable.
Port. A amarra eftá muito tefa.

Schwer und mit vieler Gefahr vor Anker reiten.

Die Gezeit bricht den HALS.

Holl. Het ty breekt den hals.
Dän. Floden eller Ebben begynder.
Schw. Floden eller Ebben begynner.
Engl. The flood-tide begins.
Franz. Le jufant eft à fa fin.
Ital. Il fluffo o rifluffo commincia.
Span. El mar remonta.
Port. A maré reponta.

Wird gefagt wenn der Ablauf oder Ablauf des Waffers aufhört oder die Ebbe ihr Ende erreicht hat und die Fluth eintritt.

HALSBAND der Kanone. f. Kanone.

HALSEN oder vor dem Winde wenden.

Holl. Halfen, voor de wind omdraayen.
Dän. Vende for di Vind bære af, bære fra.
Schw. Rumpa om.
Engl. To veer.
Franz. Virer vent arrière.
Ital. Virare in poppa.
Span. Virar en redondo.
Port. Virar em roda.

Wird gefagt wenn man das bey dem Winde fegelnde Schiff erft fo weit abfallen läfst, bis es den Wind gerade von hinten erhält und alsdann auf der andern Seite wieder anluvt, damit das Schiff dafelbft wieder bey dem Winde zu liegen komme. Da man bey diefem Wenden durch das Abfallen jederzeit eine ziemliche Strecke wieder zurückkömmt, fo gefchieht folches niemals anders als in einem Sturm, da es wegen der Heftigkeit des Windes und Höhe der Wellen unmöglich ift durch den Wind zu wenden. f. Wenden.

HALSGAT oder HALSKLAMP.

Holl. Halsgat.
Dän. Halsgat.

Schw.

Schw. Halsgat. Halsklamp.
Engl. Hole of the cheftree.
Franz. Trou ou dogue d'amure.
Ital. Pertuso della mura.
Span. Gruera de la amura, ojo de la amura.
Port. Buraco ou furo da amura.

Sind zwey Löcher, eins an Steuerbord, das andere an Backbord, wodurch die groſſen Halſen in das Schiff fahren. Sie liegen lothrecht unter dem vordern Nock der groſſen Raa, wenn ſolche bey dem Winde gebraſst iſt. Dieſe Gaten ſind zur Schonung des Tauwerks an der äuſſern Seite des Schiffs rundum mit einem hölzernen Rand von weichem Holz bekleidet, der gewöhnlich mit etwas Bildhauerarbeit verziert iſt, und das Halsholz oder Halsbordierholz, auch der Halsklamp genannt wird. In dem Halsgat befindet ſich auf groſſen Schiffen eine Scheibe, über welche der Hals fährt. Auf minder groſſen Fahrzeugen iſt das Halsgat aber nur inwendig mit hölzernen Klampen ausgefüttert, welche die Halsklampen genannt werden. Doch verſteht man unter Halsklampen gewöhnlich die Halsgaten mit aller Bekleidung und Ausfütterung.

HALSHÖLZER, HALSKLAMPEN.

Holl. Halsklampen.
Dän. Halsklamper.
Schw. Halsklampar.
Engl. Chestrees.
Franz. Dogues d'amure.
Ital. Caſtagnuole della mura.
Span. Caſtañuelas de la amura.
Port. Caſtanhas ou gornes das amuras.

ſ. die Erklärung unter Halsgaten.

HALSMAST. ſ. Setzbord.

HALS-Schlupen (auf Grönlandsfahrern). ſ. Schlupen.

HALS-Talje.

Holl. Hals-taalie.
Dän. Hals-Tallie.
Schw. Hals-talja.
Engl. Tack-tackle.
Franz. Palan d'amure.
Ital. Paranco della mura.
Span. Contra amura.
Port. Contrapunho.

Eine Talje die bey ſchwerem Winde noch an das Segel geſetzt wird, um den Hals deſſelben zuſetzen zu helfen.

HALT ab. ſ. Abhalten.

HALTER. ſ. Aufhalter.

HAMMER.

Holl. Hamer.
Dän. Hammer.
Schw. Hammare.
Engl. Hammer.
Franz. Marteau.
Ital. Martellô.
Span. Martillo.
Port. Martello.

Ein bekanntes faſt bey allen Handwerkern gebräuchliches Werkzeug, welches hauptſächlich zum Schlagen dienet. Es beſteht aus einem Kopf von verſchiedener Geſtalt, woran ſich ein hölzerner nach der Schwere des Kopfes proportionirter Stiel befindet. Der Kopf wird eingetheilet in die Bahn, ſo deſſen breite Fläche, in die Pinne, welches das oberſte ſchmale Stück, und in die Backen, worunter die Seiten verſtanden werden. Der Schiffbauer gebraucht verſchiedene Arten, als den Moker (Fig. 125. b.), deſſen Kopf cylinderförmig und von Eiſen iſt. Er hat ein Gewicht von acht bis funfzehn Pfund und dient dazu, die eiſernen Bolzen einzutreiben. Der Kopf des gewöhnlichen Hammers (Fig. 648.) iſt ebenfalls von Eiſen, er wiegt aber nur 2 bis 6 Pfund und man gebraucht ihn hauptſächlich Spiker einzuſchlagen. Dieſer Hammer iſt auch zuweilen an der einen Seite geſpalten, damit man mit dieſer Klaue wie mit einer Kneifzange Spiker herausziehen kann (Fig. 636.) Man nennt ſolchen Hammer einen Splithammer oder einen Hammer mit Klauen, der Stiel iſt manchmal von Eiſen. Die Kalfaterer gebrauchen Kalfathammer (Fig. 116. b. c. d.), womit ſie auf die Kalfateiſen ſchlagen, um das Werk in die Schiffsnathen zu treiben (Fig. 128.). Der Kopf der Kalfathammer iſt cylinderförmig und von Holz, um die beyden Enden iſt aber ein eiſerner Reif geſchlagen, damit er bey dem Schlagen nicht ſpalte. Iſt er ganz von Holz (Fig. 116. a.), ohne daſs die beyden Enden mit einem eiſernen Reif beſchlagen ſind, ſo wird er eine Klopf-

Klopfkeule genannt. Die Takeler bedienen sich der Klopfkeule, das steife Tauwerk welches um den Mast oder um irgend etwas gelegt worden, fest an dasselbe zu klopfen, damit es allenthalben anschliesse. Wenn man hiezu einen Hammer mit eisernen Reifen oder einen Kalfathammer gebrauchen wollte, so würde solcher, wegen der Schwere und Schärffe des Eisens, dem Tauwerk schädlich seyn. Ein grosser hölzerner Hammer (Fig. 125. a.) der zuweilen auch mit eisernen Reifen beschlagen ist, wird ein Schlager und auch eine Muskühl genannt. Die Schiffszimmerleute gebrauchen solchen hauptsächlich auf ihre Betel zu schlagen, wenn sie irgendwo ein Loch ausbeteln wollen. Der Pumpenhammer ist klein und hat eben so wie der Splithammer eine Klaue, sein Stiel ist von Eisen, und es befindet sich ebenfalls eine Klaue daran, welche beyde dazu dienen, die kleinen Spiker auszuziehen. Unter Setzhammer versteht der Kahnbauer eine Art Hammer (Fig. 594), womit er Spiker oder Bolzen, die zu kurz sind, weiter in das Holz hineintreibt. Er stellt in diesem Fall die stumpfe und etwas ausgehohlte Spitze des Setzhammers auf den Kopf des Spikers, schlägt mit dem Moker auf die Bahn des Setzhammers und treibt hiedurch den Spiker tiefer in das Holz hinein. Mit dem Pfropfhammer (Fig. 596.) erforscht er die hölzernen Nägel in dem Boden eines alten Kahns, welchen er ausbessert, ob sie noch festsitzen, schlägt mit dem Hammer ein Loch in den Nagel hinein, wenn dieser nur in etwas beschädigt ist, und verspundet ihn mit einem Pfropf. Dieser Hammer vertritt also bey ihm die Stelle eines Döteleisens. Völlig verfaulte Nägel treibt er mit diesem Hammer aus ihrem Loch heraus und schlägt dagegen einen neuen hölzernen Nagel ein.

Split - HAMMER oder HAMMER mit Klauen.

Holl. Hamer met Klaauwen.
Dän. Kloe - Hammer.
Schw. Klo - Hammare.
Engl. Claw - hammer.
Franz. Marteau à dents.
Ital. Martello di tenaglia.
Span. Martillo de presa.
Port. Martello com orelhas.

s. die Erklärung unter Hammer.

Kalfat - HAMMER.

Holl. Klavaats-hamer, breeuwers-hamer.
Dän. Klamey - Slag.
Schw. Dreshammere.
Engl. Calkingmallet.
Franz. Maillet de calfat.
Ital. Mazzuola di calafate.
Span. Macete de golpe.
Port. Macete de calafate.

s die Erklärung unter Hammer.

Bruers - HAMMER. s. Kalfathammer.

Setz - HAMMER (beym Kahnbauer).

Engl. Set - hammer.
Franz. Masse pointue, moine.

s. die Erklärung unter Hammer.

Pfropf - HAMMER (beym Kahnbauer). s. die Erklärung unter Hammer.

Hinter der HAND.

Holl. Agter de hand.

Ein Ausdruck der Seeleute die eine Schiffsarbeit verrichten, um etwas das sich hinter ihnen befindet anzuzeigen. Zum Beyspiel denjenigen die bey dem Bratspill winden, ist alles was sich hinter demselben befindet, hinter der Hand, und was vor demselben ist, vor der Hand.

Dritte HAND. s. Dritte Hand.

HAND über HAND oder Hand vor Hand.

Holl. Hand over hand.
Dän. Haand over Haand, Haand for Haand.
Schw. Hand för Hand.
Engl. Hand - over - hand.
Franz. Main avant, main sur main.
Ital. Mano sopra mano.
Span. Mano entre mano.
Port. Maõ sobre maõ.

Der Zuruf an die Arbeiter die gemeinschaftlich an ein Tau hiessen, damit jeder seine Hand dicht vor die Hand des andern anschlage. Man sagt auch der Sturm nimmt Hand über Hand zu oder ab, welches so viel als nach und nach bedeutet.

HÄNDE des Ankers. s. Ankerhände.

HANDBAUM. s. Spillspaken.

HANDGRIFF eines Riems.

Holl. Handvatzel aan een riem.
Dän. Haandhefte eller Skaft af en Aare.
Schw. Handgrep af en ära.
Engl. Handle of an oar.
Franz. Giron, manche.
Ital. Girante.
Span. Jion.
Port. Manubrio de hum remo.

Das oberfte Ende des Riems (Fig. 295. k.) wo ihn der Rojer anfafst.

HANDGRIFF einer Säge.

Holl. Handvatzel van een zaag.
Dän. Handgreb af en Saug.
Schw. Såg-grepe.
Engl. Handle of a faw.
Franz. Manche d'une fcie.
Ital. Manica d'una fega.
Span. Manija de la fierra.
Port. Torneis da ferra.

Die Stelle wo die Säge angefafst wird, wenn man damit fägen will. f. Säge. In eben diefem Verftande fagt man auch Handgriff des Oehsfaffes &c.

HANDHABEN oder Delphine der Kanone. f. Kanone.

HANDSÄGE. f. Hand-Säge.

HANDSPAKEN. f. Spaken.

HANDWINDE (beym Kahnbauer). f. Daumkraft.

HANF.

Holl. Hennip.
Dän. Hamp.
Schw. Hampa.
Engl. Hemp.
Franz. Chanvre.
Ital. Canapa.
Span. Canamo.
Port. Canhamo.

Eine bekannte Pflanze mit ganz getrennten Gefchlechtern und fünf Staubfäden, aus welcher man, fo wie aus dem Flachs, Fäden bereitet, die zu allen Arten Tauen, Leinwand, zu Segeln und andern nöthigen Dingen verarbeitet werden. Der Acker, wo er am beften wächft, kann etwas feucht und fett feyn. Der Landmann theilet den Hanf in zweyerley Gefchlechter, welche unter einander gebauet werden müffen, wenn fich die Pflanze vermehren foll. Das Männchen, welches auch blos Hanf oder Hanfbahn und Hanfbahr genannt wird, ift fchwächer, trägt gelbe Blumen, aber keinen Saamen, fondern einen zarten Staub, welcher zur Befruchtung des weiblichen Gefchlechts nothwendig ift. Der weibliche Hanf wird in Niederfachfen Helling, Fimmel oder Femel genannt, in der Mark Brandenburg Hanfhenne oder Hanfbinne und in Oefterreich Bäftling; er ift ftärker als der männliche, bringt keine Blumen, aber dagegen den Saamen, der gleichfalls Hanf oder Hanfkörner heifst. Im gemeinen Leben, da man die Gefchlechter nach der Stärke der Pflanzen beftimmt, kehrt man es um und nennet den kleinen Hanf den weiblichen und in manchen Gegenden auch Fimmel, den andern aber Saathanf. Der Hanf mufs, ehe er zum Spinnen tauglich ift, eben fo wie der Flachs behandelt werden. Von den Fimmeln werden die Köpfe auf einer Reifsbank abgeriffen, hierauf folgt das Röften, Trocknen, Braken, Schwingen, Baken oder Klopfen, und endlich das Hecheln.

Der befte Hanf ift der ruffifche und infonderheit der moskowitifche. Die Gattungen des ruffifchen Hanfs find Reinhanf, Ausfchufshanf oder Ausfchufsreinhanf, Halbreinhanf und Hanfhede. Diefe verfchiedenen Sorten find in Packen von einigen Schiffpfund im Gewicht. Sie werden nach Pud und Berkowez auf der Stelle gehandelt. Ein Pud hat 40 ruffifche Pfund und 10 Pud machen einen Berkowez.

Von vorzüglicher Güte ift auch der Reinhanf oder Reinband, den die Oftfee giebt. Der Königsberger ift unter allen am beften gebrakt. Der Königsberger Schnitthanf ift an Güte nur wenig vom vorhergehenden unterfchieden und bey weitem beffer als der rigifche Reinband. Der Königsberger Schneckenhanf ift eine Gattung, davon die befte dem rigifchen Reinband beynahe gleich kömmt. Königsberger Pafshanf ift eine geringere Sorte, die aber zuweilen doch auch recht gut ausfällt. Hanfhede ift mehr Hanf als Hede, nur los und wie Stricke zufammengedrehet. Kratzhede ift aber viel fchlechter. Alle diefe Gattungen werden zu Königsberg nach Stein von 33 Pfund gehandelt.

Von

Von den Sorten die Riga liefert ist der Reinband die beste. Der Passhanf ist voller Hede und ungebrakt.

Danzig liefert Reinhanf, Schnitthanf und Schucken und verhandelt solchen nach Stein von 34 Pfund. Frankfurt am Mayn liefert Rein- Strehn- und Spinnhanf.

HÄNGEN der Stückpforten.

Holl. Poort-hangsels.
Dän. Port-Hængsel.
Schw. Port-järn.
Engl. Port-hinges.
Franz. Pentures des sabords.
Ital. Mappe dei portelli.
Span. Bizagras.
Port. Missagras das portas das peças.

So heisst das Eisenwerk oder die Hespen, womit die Stückpforten an die Seite des Schiffs befestigt werden und vermittelst welcher sie auf und zu gemacht werden können. Die Haken (Fig. 123. x. x.) die sich an der äussern Seite des Schiffs über den Stückpforten befinden, werden in die Hängen eingelassen. An den Lichtpforten oder kleinern Stückpforten hat der Beschlag der Hespen oder Hängen gewöhnlich die Gestalt eines halben Mondes (Fig. 122.).

HANGER.

Holl. Hanger.
Dän. Hanger.
Schw. Hangare.
Engl. Pendent.
Franz. Pendeur.
Ital. Penzolo.
Span. Corona.
Port. Coroa.

Ein kurzes Ende von einem dicken Tau, wovon das eine Ende um den Top der Masten gelegt ist, das andere aber lose bis an die Schwigtingen herunter hängt. An dieses herunterhängende Ende, woran sich ein Kausch befindet, werden die Seitentakel der Masten gehaket. Es sind auch an den Nocken der Raaen Hanger, woran die Nocktakel gehakt werden. Zuweilen sind solches aber nur Schenkel, die sich von den Hangern blos darin unterscheiden, dass statt der Kausch, an das herunterhängende Ende ein Block gestroppt ist.

HANGER.

Holl. Hanger.
Dän. Fyllings Oplænger.
Schw. Fyllnings uplängare.
Engl. Filling futtock.
Franz. Allonge de remplissage.
Ital. Stamenale da riempiere.
Span. Jenol ó enchimiento de mazizar las cuadernas.
Port. Braço de encher.

So nennt der Schiffszimmermann einen Auflanger oder Holz, womit er die Facken zwischen den obern oder verkehrten Reiflangern ausfüllt. Es ist eben so dick wie die Auflanger selbst, nur reicht es nicht weit nach unten, weswegen es auch ein Hanger genannt wird. Mit den Seiten der Auflanger ist es verbolzt.

HANGER der Katspuhren. s. oberster Auflanger der Katspuhren.

HANGERBLOCK. s. Block.

HÄNG-KOMPAS. s. Kompas.

HÄNGMATTEN.

Holl. Hangmatten.
Dän. Hænge-Matter.
Schw. Hängemattor.
Engl. Hammocks.
Franz. Branles.
Ital. Brande.
Span. Coyes.
Port. Macas.

Eine Art Bett worauf die Matrosen und Seesoldaten schlafen. Es besteht aus einem Stück Segeltuch, welches 6 Fuss lang und 3 Fuss breit ist. Zur Verstärkung wird um dasselbe ein Tau oder Leik genähet. An den beyden schmalen Seiten ist statt des Saums eine Latte oder Queerholz mit vielen Löchern, wodurch ein Hahnpoot geschoren wird, der sich in eine Kausch endigt, und an diese Kausch wird ein Tau befestigt, vermittelst welches man die Hängmatte an zwey Klampen unter dem Deck aufhängt. Das Queerholz befindet sich an beyden Seiten, damit die Hängmatte in Ansehung der Breite offen gehalten wird, weil solches aber viel Platz einnimmt, so

find auf Kriegsschiffen die Hängmatten blos mit einem dünnen Tau wie mit einem Leik umsäumt und die vier Ecken werden in einer etwas mindern Breite angehänkt. Die Engländer haben für Passagiere und Officiere noch eine bequemere Art Hängmatten oder viereckigte Körbe, die *cotts* genannt werden. Sie sind eben so lang und breit als die gewöhnlichen Hängmatten, und werden eben so wie die erstern mit einem Hahnpoot bey dem Kopf und bey den Füssen an einen Klamp gehänkt. Wenn es zum Treffen geht, so werden alle Hängmatten mit dem darin befindlichen Bettzeug auf das Deck gebracht und in die Finkenetzen gelegt, um eine Art Brustwehr um das Schiff zu machen. Das Kommando dazu heisst: Alle Hängmatten auf!

Kauffahrer deren Zwischendeck gewöhnlich mit Gütern vollgestauet ist, haben selten Hängmatten, sondern das Volk schläft in Kojen.

Alle HÄNGMATTEN auf!

Holl. Alle Hangmatten af!
Dän. Sur Kojerne eller Hænge-Maatter, gör Klart Skib!
Schw. Gör klart skepp!
Engl. Up all hammocks!
Franz. Branles bas!
Ital. Zafa rancio!
Span. Zafa rancho!
Port. Safar o navio!

s. die Erklärung unter Hängmatten.

Die HÄNGMATTEN aufforren. s. Aufforren.

Die Luft ist HARIG, harige Luft.

Holl. Harige lugt.
Dän. Hairing.
Schw. Hairing.
Engl. Is said when the land appears to be above the horizontal clouds.
Franz. La terre se montre dans l'air.
Ital. Si dice quando la terra si mostre nell' aria.
Span. Ay una neblina.
Port. A terra está no ar.

Wird von einer Lufterscheinung oder einem Nebel gesagt, wenn es das Ansehen hat als ob das Land in der Luft läge und ein Theil des Himmels zwischen dem Lande und dem Horizont oder der See. Gewöhnlich erfolgt auf solche Erscheinung Wind.

HÄRLE des Hanfs. s. Haar des Hanfs.

HARMENA. s. Histia.

HARPAGONES. *Griech.* HARPAGES.

Waren bey den Griechen und Römern Werkzeuge, womit sie den feindlichen Schiffen schadeten, und sollen von Anacharsis, einem scythischen Philosophen, erfunden worden seyn. Scheffer folgert aus einer Stelle beym Athenäus, dass sie in grossen Haken bestanden haben, die an der Spitze einer Stange hiengen, die vermittelst gewisser Ketten mit dem Mast oder mit einem andern hoch hervorragenden Theile des Schiffs verbunden war, und dann mit aller Gewalt in das feindliche Schiff geworfen wurde, damit solches durch den Fall beschädigt und das Tauwerk durch das Aufheben des Hakens zerrissen wurde. Einem Seemann wird dieses fast unmöglich scheinen und es giebt uns überhaupt einen elenden Begrif von den Schiffen der Alten. Vielleicht waren solches aber die noch jetzt in der mittelländischen See unter dem Namen Harpeos und Arponi bekannten Enterdreggen oder Enterhaken an den Nocken der Raaen.

HARPLÜS. s. Werk.

HARPOPHORA.

Waren nach dem Bericht des Pollux gewisse Fahrzeuge bey den Alten die drey Segel führten.

HARPUNE (auf Grönlandsfahrern).

Holl. Harpoen.
Dän. Harpun.
Schw. Harpun.
Engl. Harpoon.
Franz. Harpon.
Ital. Rampone.
Span. Arpon.
Port. Harpéo.

Ein wie ein Pfeil gestaltetes ungefähr drey Fuss langes Eisen, womit der Wallfisch geschossen wird. An dem hintern Ende der Harpune ist ein rundes Loch oder Oehr, woran der Vorgänger, und an diesen wieder die Wallfischlien befestigt wird.

wird. Derjenige welcher die Harpune mit der Hand in den Fisch wirft, wird der Harpunier genannt. Die Engländer haben kürzlich Harpunen erfunden, die mit einer Flinte in den Fisch geschossen werden. f. Wallfischfang.

HARPUNIER.

Holl. Harpoenier.
Dän. Harpunerer.
Schw. Harpunerare.
Engl. Harponneer.
Franz. Harponneur.
Ital. Ramponiere, fiociniere.
Span. Harponero.
Port. Harpeador.

f. die Erklärung unter Harpune.

HARPÜSE.

Holl. Harpuis.
Dän. Harpix.
Schw. Harpös.
Engl. Resin.
Franz. Resine.
Ital. Resina.
Span. Recina.
Port. Resina.

So nennt man gekochtes und abgeschäumtes Harz. Das Harz ist eine fette, öhlichte und fliessende auch trocknende Materie, die entweder aus harzigten Bäumen fliesst und tröpfelt oder durch Kunst zubereitet wird. Bey gelinder Wärme zeigt es eine klebende Eigenschaft und bey hinzugefügter Flamme entzündet es sich. Das meiste Harz geben die Fichten und Tannen. Das Harz ist entweder trocken oder auch flüssig, ob es gleich aus einerley Baum gezogen wird. Das beste ist aber dasjenige, welches nicht zu hart und nicht zu weich ist, sondern wie Wachs, auch dabey klar und von starkem Geruch. Die Harpüse dient auf Schiffen hauptsächlich die Masten, Stengen und Raaen auch andere Hölzer des Obenschiffs zu bestreichen, um solche vor Fäulniss zu bewahren. Gewöhnlich wird etwas Schwefel darunter gemischt, damit es heller werde und einen Glanz bekomme. Im Sommer werden auch wohl die kalfaterten Nathen mit einem Theil Harpüse und zwey Theilen Pech bestrichen, weil dieses Gemisch härter ist als Pech allein.

HARTER segeln als ein anderes Schiff, oder schneller segeln als ein anderes Schiff.

HARTER Wind. f. Wind.

HARTBENDSEL oder HARTBINDSEL. f. Bindsel.

HARTBETEL. f. Betel.

Ein zur vollen HÄRTE gedrehetes Tau. f. Drehen.

HARZ. f. Harpüse.

HASTÆ longæ. *Griech.* Dórata naumacha, xusta naumacha, makra.

So hiessen bey den Alten Speere oder Stangen von ungewöhnlicher Länge, die bisweilen mehr als zwanzig Cubitus betragen haben soll. Mit diesen Stangen fochten die Soldaten oben auf den Schiffen.

HAUER.

Holl. Houwer.
Dän. Hukkert.
Schw. Huggare.
Engl. Cutlass.
Franz. Sabre.
Ital. Sciabla.
Span. Sable, alfanje.
Port. Sabre, alfange.

Kurze Säbel, deren man sich beym Entern bedient. f. Entern.

HAUPTANKER. f. Pflichtanker.

HAUPTSPANN. f. Mittelspann.

HAUPTTAUEN. f. Wandtauen.

HAUPTWIND. f. Wind.

HAUERBRIEF eines Schiffs. f. Chartepartie.

Ein Schiff HÄUREN.

Holl. Een schip huuren.
Dän. Hyre et Skib.

Schw.

Schw. Hyra et ſkepp.
Engl. To hire a ſhip.
Franz. Affreter.
Ital. Noleggiare.
Span. Tomar a flete.
Port. Affretar.

Ein Schiff miethen um es zu befrachten oder ſonſt zu irgend einer Reiſe zu gebrauchen. Zwiſchen demjenigen der ein Schiff häuret oder miethet und demjenigen der es verhäuret oder vermiethet wird ein Contract ausgefertiget, den man die Charte-partie nennt. Das Geld oder die Miethe des Schiffs, welches der Befrachter bezahlt, wird das Hauergeld oder die Fracht genannt.

HAUERGELD oder Fracht eines Schiffs.

Holl. Huur, huurgeld.
Dän. Hyre.
Schw. Hyra.
Engl. Freight or hire of a ſhip.
Franz. Fret.
Ital. Nolo.
Span. Flete.
Port. Frete, aluguer.

ſ. die Erklärung unter Häuren.

HAUERGELD der Matroſen.

Holl. Huurloon.
Dän. Hyre.
Schw. Hyrespenninger.
Engl. Wages.
Franz. Solde.
Ital. Soldo.
Span. Sueldo ó ſoldada de los marineros.
Port. Soldo, paga dos marinheiros.

Der Lohn welchen die Matroſen bekommen. Gewöhnlich wird ihnen ſolcher monatlich bezahlt.

HAUS, Kompashaus oder Nachthaus. ſ. Nachthaus

HAUS eines Blocks. ſ. Block.

Den Anker zu HAUSE holen. ſ. Anker No. 74.

HAUSTRUM. ſ. Antlion.

HÄUSUNG eines Schiffs. ſ. Verteuung.

HAUT eines Schiffs.

Holl. De Huid van een ſchip.
Dän. Huden.
Schw. Bordläggningen eller yttra huden.
Engl. All the Planks of the outer ſides of a ſhip.
Franz. Tous les bordages des cotés exterieures.
Ital. Faſciame e tavole del bordo.
Span. Forro.
Port. Forro dos coſtados.

Hierunter verſteht man alle Planken womit die ganze Auſſenſeite des Schiffs bekleidet wird. Sie werden feſt auf die Innhölzer genagelt und ſind vorne und hinten in die Sponningen des Vor- und Hinterſtevens eingelaſſen. Die unterſte Planke läuft auch in die Sponning des Kiels.

HAUTPLANKEN, HAUTGANGEN oder Auſſenplanken.

Holl. Huidplanken.
Dän. Hudplanker.
Schw. Bordläggnings plankor, Hudplankor.
Engl. Planks of the outer ſides of a ſhip.
Franz. Bordages des cotés exterieures d'un vaiſſeau.
Ital. Faſciame e tavole del bordo.
Span. Tablones del forro exterior.
Port. Taboados do forro dos coſtados.

So heiſſen alle Planken, woraus die Haut eines Schiffs beſteht oder die zur äuſſern Bekleidung deſſelben dienen. ſ. Planken.

Spiker-HAUT.

Holl. Verdubbeling.
Dän. Forhudning.
Schw. Förhudning.
Engl. Sheathing.
Franz. Doublage.
Ital. Dobblaggio, buonbordo.
Span. Embon, Forro.
Port. Forro.

Eine

Eine Bekleidung von dünnen föhrenen Planken, die noch auf die Hautplanken, so weit sich das Schiff im Wasser befindet, gespikert werden. Es geschiehet solches, zu verhindern dass die Seewürmer nicht sogleich die Hautplanken zernagen. Zwischen den Hautplanken und der Spikerhaut ist auch noch Kuhhaar und Papier befindlich Es wird solches, ehe die Planken der Spikerhaut gelegt werden, mit Theer an die Hautplanken geplakt oder angelegt.

Die beste Bekleidung aber gegen diese so schädlichen Würmer ist diejenige, welche in den neuern Zeiten erfunden worden. Sie besteht aus dünnen kupfernen Platten, die mit Spikern von eben demselben Metall an die Hautplanken gespikert werden, und zwar so dass die vordern Platten ungefähr einen Zoll breit auf die hintern liegen, damit nämlich das Wasser und treibende Dinge nicht gegen die hervorragenden Ecken stossen können und die Platten losreissen. Diese Bekleidung hat überdem noch den Vortheil, dass dadurch der Boden des Schiffs rein gehalten wird, weil sich wegen der glatten Fläche und des Grünspans keine Seegräser und Muscheln daran setzen, auch erhält solche das Werk in den Nathen der Hautplanken besser, weil das Kupfer keiner Fäulniss unterworfen ist.

HAUTSPIKER. s. Spiker.

HAVERIE.

Holl. Avary, Haverye.
Dän. Haverie.
Schw. Hafverie.
Engl. Average.
Franz. Avarie.
Ital. Avaria.
Span. Avaria.
Port. Avaria.

Bedeutet beym Seehandel die ausserordentlichen Unkosten oder Schaden, so dem Schiff und der Ladung auf der Reise von der Zeit des Ladens bis zum Löschen zustossen. Die Haverie ist dreyerley:

1) Die einfache oder besondere, welche in den ausserordentlichen Unkosten besteht, die das Schiff allein oder die Waare allein angeht. Im erstern Fall muss das Schiff und im letztern müssen die Güter den Schaden und die Unkosten tragen und zahlen. Dahin gehört der Verlust von Ankern, Masten und Tauwerk, durch Sturm oder gewöhnliche Zufälle der See; der Schaden, der den Waaren durch Nässe, Schiffbruch, Wegnahme, durch eigenes Verderbniss oder durch die Schuld des Schiffers und seiner Leute zustösst, welches alles dasjenige, das den Schaden gelitten hat, tragen und ersetzen muss.

2) Die grosse und gemeine Haverie, grosse oder generale genannt, oder die zum gemeinen Besten, zur Sicherheit und zur Erhaltung der Waaren und Schiffe verwandten Unkosten und der erlittene Schade des Schiffs, der Güter oder beyder, welches folglich das Schiff, die Ladung und die Fracht tragen, und auf das ganze vertheilt und regulirt werden muss. Hieher gehört z. E. über Bord geworffene Güter, um die übrigen mit dem Schiff zu erhalten, gekappte Masten und Taue, was Kaper durch Vergleich bekommen um das Schiff und die Güter wieder frey zu geben &c.

3) Die kleine Haverie oder Haverie ordinaire. Dahin die Unkosten gehören, das Schiff in oder aus dem Hafen, Buchten oder Flüssen zu bugsieren und zu lootsen; imgleichen die übrigen Hafenunkosten, von denen ein Drittheil dem Schiff und zwey Drittheile der Ladung zu Last kommen.

Haverie ordinaire bedeutet auch eine kleine Abgabe, welche die Kaufleute, die in eines andern Schiff laden, dem Schiffer über die Fracht bezahlen. Diese Havarie wird in den Connossementen bestimmt, solche lauten alsdann, dass für die Güter soll bezahlt werden, so viel Fracht, Kaplaken und Haverie ordinaire.

Einfache oder besondere HAVERIE.

Holl. Havery simple.
Dän. Haverie simple.
Schw. Hafveri simple.
Engl. Simple or particular average.
Franz. Avarie simple ou particulière.
Ital. Avaria simple, particulare.
Span. Averia particular.
Port. Avaria particular.

s. die Erklärung unter Haverie.

Grosse oder generale HAVERIE.

Holl. Havery gros.
Dän. Haverie grosse.
Schw. Hafveri grosse.
Engl. Large, common, general or gross average.

Franz.

Franz. Avarie grosse ou commune.
Ital. Avaria grossa.
Span. Averia gruesa.
Port. Avaria grossa.

s. die Erklärung unter Haverie.

HAVERIE ordinaire.

Holl. Havery ordinaire.
Dän. Haverie ordinaire.
Schw. Hafveri ordinaire.
Engl. Small or petty average.
Franz. Menues avaries.
Ital. Avaria ordinaria.
Span. Averia ordinaria.
Port. Avaria ordinaria.

s. die Erklärung unter Haverie.

HEBEL oder HEBER.

Holl. Hevel.
Dän. Vippebom, Hævestang.
Schw. Häfvel.
Engl. Lever.
Franz. Levier.
Ital. Leva, lieva.
Span. Alzaprima.
Port. Alavanca.

Eine gerade Stange aus zähem Holz oder Eisen, mit welcher man, wenn sie vortheilhaft angebracht ist, eine ziemlich schwere Last mit leichter Mühe heben und fortbringen kann, wenn man der Stange unter dem kürzern Ende eine Unterlage giebt.

HEBUNG (beym Kahnbauer).

Die geründete Erhöhung oder der Spring am Hinter- und Vordertheil eines grossen Kahns in dessen Boden. Denn ein solcher Kahn hat, im Grunde betrachtet, nach seiner Länge einen gerundeten Boden. Die stärkste Hebung beträgt bey einer Holzgelle an der Spitze des Vordertheils über dem ersten Streckblock 18 Zoll, über dem zweyten Streckblock 6 Zoll und über dem dritten 1 Zoll. Am Hintersteven ist diese Hebung noch etliche Zoll stärker. Der Kahnbauer muss daher den Boden am Vorder- und Hintertheil heben, ehe er die Seitenplanken anlegt. In dieser Absicht legt er am Vordertheil auf den ersten Streckblock einen 18 Zoll hohen Klotz, unter den Boden auf den zweyten Streckblock einen Klotz der 6 Zoll hoch ist, und auf den dritten einen 1 Zoll hohen Klotz. Auf eben die Art hebet er den Hintertheil des Kahns.

HECHEL.

Holl. Hekel.
Dän. Hegle.
Schw. Häckla.
Engl. Hatchel.
Franz. Peigne, seran.
Ital. Pettine.
Span. Rastrillo.
Port. Sedeiro.

Ein Werkzeug womit der Hanf nach dem Schwingen völlig von der Dusse und Schäve gereiniget wird, um solchen zum Spinnen geschickt zu machen. Es besteht aus einem Brett (Fig. 403. dd), so zur Befestigung an jedem Ende ein rundes Loch hat. Dieses Brett ist mit einem andern vierkantigen Brett erhöhet, auf dessen Oberfläche, die mit Blech beschlagen ist, viele gespitzte Drahtstifte oder Hechelzähne senkrecht stehen. Diese Hechel wird auf einen Tisch, Bank oder Hechelstuhl befestigt und der Arbeiter ziehet eine Handvoll Hanf nach der andern durch die Zähne oder Hechel, sondert dadurch nicht allein alle Unreinigkeit von dem Hanf, sondern richtet auch hiedurch die Fasern oder Härlen gerade. Zuerst zieht man den Hanf durch eine grobe, nach und nach aber durch feinere Hecheln, je nachdem man hieraus feines oder grobes Garn spinnen will. Diese Arbeit nennt man hecheln. s. Hanf.

HECHELN.

Holl. Hekeln.
Dän. Hegle.
Schw. Häckla.
Engl. To hatchel.
Franz. Peigner.
Ital. Pettinare.
Span. Rastrillar.
Port. Sedar.

s. die Erklärung unter Hechel.

HECK oder Scheere eines Flügels. s. Flügelheck.

HECK auf Schmacken.

Holl. Hek.
Dän. Häk.
Schw. Häck.
Engl. A kind of tranfom upon which ftands the mizen maft of a dutch fmack.
Franz. Espece de barre d'arcaffe qui foutient le mat d'artimon d'une femaque.
Ital. Sorte di tragante per affirmare il pié dell'albero di mezzana d'una femaca ollandefe.
Span. Especie de yugo para afujetar la mezanita de una femaca.
Port. Especie de gio na popa de huma chmrua ou femaca para affentar hum pequeno maftro de mezana.

So heifst auf Schmacken der oberfte kleine Balken ganz hinten am Schiff, der eigentlich den Heckbord ausmacht. Er läuft fcharf zu und auf demfelben fteht ein kleiner Befahnmaft, unter demfelben ift aber eine Oefnung, wodurch der Helmftock in die Schmack f hrt. Auf etlichen Tjalken findet man diefes ebenfalls. f. Hecktjalk.

HECK eines Schiffs.

Holl. Hek.
Dän. Häk eller Spejl.
Schw. Häck, Spegel.
Engl. Stern.
Franz. L'Arriere d'un vaiffeau.
Ital. Specchio.
Span. Efpejo.
Port. Carro da popa fobre a almeida.

Der ganze platte Theil des Hinterfchiffs von dem Heckbalken bis zum Heckbord. Schiffe die hinten rundgebauet find haben kein Heck.

HECKBALKEN. f. Balken.

HECKBOOT.

Holl. Hekboot.
Dän. Häkbaad.
Schw. Häcke.
Engl. A kind of Bark-fhip.
Franz. Vaiffeau marchand à trois mâts.
Ital. Fregatta mercantile.
Span. Fragata mercantil.
Port. Fragata mercantil.

Ein dreymaftiges Fahrzeug oder eine Art Barkfchiff, das hinten ein Heck hat. Es ift flacher von Boden als eine Fregatte, aber etwas fchärfer als eine Barke. Einen Baurifs und ein Befteck davon findet man beym Chapmann.

HECKBORD. f. Hackbord.

HECKKNIEN. f. Knien.

HECKSTÜTZEN.

Holl. Hekftutten.
Dän. Spejlftötter.
Schw. Häckftöttor.
Engl. Top-timbers of the fafhion piece.
Franz. Alonges de corniere.
Ital. Scarmoti delle alette.
Span. Aletas de reves.
Port. Braços dos mancos.

So heiffen die beyden Hölzer oder Stützen welche man auf das Ende der Randsumhölzer fetzt. Sie find eigentlich die Auflanger derfelben und machen die Seiten von dem Theil des Hecks über der Gilling aus. Zwifchen diefen beyden Hölzern ftehen noch viele gerade Stützen, welche die platte Seite des Hecks formiren und ebenfalls Heckftützen genannt werden.

HECKTJALK. f. Heck-Tjalk.

HEDE. f. Duffe.

Schlenker-HEDE. f. Schmickels.

HEDOLIA. f. Edolia.

HEERD eines Blocks. f. Block.

Die Scheibe läuft auf dem HEERD. f. Block.

HEERD. f. Kombüfe.

HEERING. f. Hering.

HEIEN. f. Stampfen.

HEISSEN, AUFHEISSEN. f. Hieffen.

HELGER. f. Elger.

HELING.

Holl. Heeling.
Dän. Helling.
Schw. Helling.
Engl. Granny's bend.
Franz. Noeud de vache.
Ital. Gruppo.
Span. Gorupo.
Port. Nó direito, nó de botija.

Ein Knoten oder Stich (Fig. 188.) vermittelſt welchen zwey Pferdelienen oder andere Taue zuſammen verbunden werden. Man hat verſchiedene Arten Helingen. Die Figur 231. iſt eine Heling, welche nicht zuſammenſchliert. Figur 228 iſt eine Heling, wovon der eine Schlag im Kreuz und der andere egal iſt. Figur 224 eine Heling mit einem Vorſchlag, ſie wird häufig gemacht, um zwey Troſſen auf einander zu ſtechen Figur 221 iſt eine Kreuzheling, um zwey Taue geſchwinde auf einander zu ſtechen. Die beyden Knoten (Fig. 191.) oder die Art wie man die Reefbanden des Segels um die Raa feſt macht, wird auch eine Heling genannt.

HELING der Reefbanden.

Holl. Heeling.
Dän. Helling.
Schw. Helling.
Engl. Carrick bend or a proper ſailor's knot.
Franz. Noeud plat, noeud marin.
Ital. Gruppo piano.
Span. Nudo al derecho.
Port. Nó direito.

ſ. die Erklärung unter Heling.

HELIX.

Eine Art Hebezeug bey den Alten, das Archimedes von Syrakus erfunden hatte. Es diente dazu, die neuerbaueten Schiffe vom Ufer zu ſtoſſen.

HELL oder Hölle.

Holl. Hel.
Dän. Helgat.
Schw. Helgat.
Engl. Boatſwain's ſtore-room.
Franz. Foſſe au lion.

Ital. Camera delle ſarchie, foſſa dei lioni,
Span. Pañol de proa.
Port. Alvaſſus, paiol de proa.

Eine Abtheilung ganz vorne im Scharf des Schiffs, wo allerley Kleinigkeiten, die man täglich auf Schiffen gebraucht, bewahrt werden, als: Hüſing, Marlien, Schiemannsgarn, Lienen, kleine Blöcke, Scheiben, Schmier, Leuchten, Handſpaken, Daumkraſten &c. Auf Kriegsſchiffen befindet ſich gewöhnlich ein oder auch zwey Aufpaſſer in der Hell, auch brennt daſelbſt eine Lampe.

HELLEN. ſ. Krengen.

HELLEPARTE. ſ. Partiſane.

HELLESPONTIUS. ſ. die Tafel unter dem Artikel Wind.

HELLING.

Holl. Helling.
Dän. Helling.
Schw. Helling på värfet.
Engl. Slip.
Franz. Cale pour la conſtruction des vaiſſeaux.
Ital. Morſia.
Span. Las gradas.
Port. Guia da carreira.

Ein langes, etwas über der Erde auf einem ſtarken Pfahlwerk ruhendes und von der Landſeite nach der Waſſerſeite ziemlich geneigtes Holz. Es muſs ſo lang ſeyn, daſs die Kiele der zu bauenden Schiffe nach ihrer ganzen Länge darauf liegen können; überdem muſs es noch ſo weit ins Waſſer reichen, daſs die Schiffe völlig darauf ablaufen können. Zu dieſer Abſicht und auch zum Aufwinden der Schiffe (ſ. Aufwinden und Schleep) iſt die obere Seite wie eine Rinne etwas ausgehölt (Fig. 344. B.). ſ. Ein Schiff ablaufen laſſen: Methode der Holländer.

Kant-HELLING.

Holl. Kant-Helling.

ſ. die Erklärung unter Aufwinden.

HELLING.

Holl. Helling.
Dän. Hunhamp.

Schw.

Schw. Hampa hvars blommor bära frön.
Engl. Female hemp.
Franz. Chanvre femelle.
Ital. Femmina della canapa.
Span. Hembra del cañamo.
Port. Femea do canhamo.

f. die Erklärung unter Hanf.

HELM.

Holl. Helm, roer, ftuur.
Dän. Roer.
Schw. Ror.
Engl. Rudder, helm.
Franz. Gouvernail.
Ital. Timone.
Span. Timon.
Port. Leme.

Heifst auf verfchiedenen kleinen Fahrzeugen das Steuer oder Ruder, und die Ruderpinne derfelben wird der Helmftock genannt.

HELMSTOCK.

Holl. Helmftok.
Dän. Roerpinden.
Schw. Roderpinnen.
Engl. Tiller.
Franz. Barre du gouvernail.
Ital. Manovella del timone.
Span. Caña del timon.
Port. Cana do leme.

f. die Erklärung unter Helm.

Gefchwefeltes HEMD. f. Feuerhemd.

HEMIOLIA oder HEMIOLOS.

Scheint bey den Griechen Fahrzeuge zu bedeuten, die das Mittel zwifchen Schiffen mit einer und mit zweyen Ruderbänken waren, weil fie anderthalb Ruderbänke führten. Es gab auch *trieremiolia*, die drittehalb hatten.

HENERES.

Der Name gewiffer kleiner Fahrzeuge bey den Alten.

HENGST. f. Springftropp.

HENNEGAT.

Holl. Hennegat.
Dän. Hennegat eller Hul for Roerpinden.
Schw. Hål för roderpinnen.
Engl. Helm-port.
Franz. Jaumiere.
Ital. Pertufo della manovella.
Span. Limera del timon.
Port. Abertura por onde entra a cabeça do leme na almeida.

Das Loch in der hintern Gilling (Fig. 93. q.), wodurch der Kopf des Steuers in das Schiff geht, damit man an denfelben die Ruderpinne befeftigen kann. Das Hennegat mufs weit genug feyn, dafs das Steuer frey fpielen oder fich hin und her bewegen kann. Damit das Waffer nicht in das Hennegat dringe, fo wird ein Brohk davor gefpikert. f. Brohk im Hennegat und Steuer.

Das Schiff fegelt wie ein HERING.

Holl. Het fchip zeilt as een haring, het loopt door't waater als een vifch.
Dän. Skibet lyftrer det Ror vel.
Schw. Skeppet lyftrar rodret väl.
Engl. The fhip fteers wel or anfwers the helm readily.
Franz. Le vaiffeau gouverne comme un poiffon.
Ital. La nave governa come un pefce.
Span. El navio camina como una Dama.
Port. O navio he bom andador.

Wird von einem Schiffe gefagt wenn es gut fegelt und gut aufs Steuer lüftert.

HERINGSBÜSE, HERINGJAGER. f. Büfe.

HERMA.

So hiefs bey den Griechen der Ballaft.

HERMATA.

Hölzer oder Unterlagen, worauf die ans Land gezogenen Fahrzeuge der Griechen ftanden.

HERZ eines vierfchäftigen Taues.

Holl. Hart van een touw.
Dän. Hjerte af et Toug.

Schw. Hjerta af et tåg.
Engl. The heart of a rope.
Franz. Ame ou meche d'une corde.
Ital. Anima d'un capo.
Span. Alma en un cabo de cuatro cordones.
Port. Alma de hum cabo.

So heiſst der Strang oder die Ducht (Fig. 408. a a.), welche in die Axe oder in den leeren Raum eines vierſchäftigen Taaes gedrehet wird. Da dieſes Herz weniger gedrehet iſt, ſo dehnt es ſich auch lange ſo weit nicht aus als das Tau ſelbſt, und bricht daher bey der erſten Anſtrengung gewöhnlich an mehrern Stellen, wodurch denn das Tau an dieſen Stellen ebenfalls ſchwächer wird. Kabelweiſe geſchlagene Taue ſind daher den vierſchäftigen vorzuziehen. ſ. vierſchäftiges Tau.

HERZ des Schiffs.

Holl. Hart van het ſchip.
Dän. Middel af Skibs-Siden.
Schw. Midten utaf ſkepps-ſidan.
Engl. The ſides of a ſhip at the midſhip beam.
Franz. Milieu des cotés d'un vaiſſeau.
Ital. Il core della nave, il mezzo delle bande.
Span. Coſtado ó la cuadra.
Port. Mediania do coſtado do navio.

Ein nicht ſehr gebräuchliches Wort, worunter man den mittlern Theil der Seiten des Schiffs verſteht. So ſagt man z. B. die Wellen ſchlagen gegen das Herz des Schiffs, wenn die Seiten deſſelben grade gegen den Wind liegen.

HERZ einer Jungfer.

Holl. Hart van een Juffer.
Dän. Hjerte af en Jomfrue.
Schw. Hjerta af en Jungfru.
Engl. Head of the dead eye.
Franz. Tête d'un cap de mouton.
Ital. Teſta d'una bigotta.
Span. Culo de una bigota.
Port. Cú da bigota.

ſ. die Erklärung unter Jungfer.

HERZ der Pumpe. ſ. Pumpenſchuh.

HERZSENTE. ſ. Sente.

HETEROSTOMOI oder ETEROSTOMOI. ſ. die Erklärung unter Anker.

HERZBINDSEL. ſ. Herz-Bindſel.

HEU.

Holl. Heu.
Dän. Hoy.
Schw. Hoy.

Ein kleines in den nördlichen Gewäſſern gebräuchliches Fahrzeug, ungefähr wie eine Schlupe oder Jacht geſtaltet. Es iſt ſchwer ſolches von ähnlichen Fahrzeugen zu unterſcheiden. Selbſt diejenigen welche es befahren, können die Unterſcheidungszeichen nicht beſtimmt angeben. Was an einem Ort eine Heu heiſst, wird an andern Orten den Namen einer Schmack, Schlupe oder Jacht bekommen. In Holland hat eine Heu zwey Maſten und in England nur einen, der manchmal einen Giekbaum führt. Die Abbildung einer Heu findet man in *Chapmanns Architectura navalis.*

HEUDEN.

Holl. Heuden.

Ein kleines Fahrzeug in Brabant, das aber nur zum Binnenlander dient.

HIBERIOTA.

Der Name gewiſſer Fahrzeuge bey den Alten.

HIBEROSA.

Der Name eines Fahrzeugs bey den alten Juden.

HIEL eines Maſts.

Holl. Hiel van een Maſt.
Dän. Maſtfod.
Schw. Maſtfot.
Engl. Heel of a maſt.
Franz. Pied d'un mât.
Ital. Piè d'un albero.
Span. Mecha.
Port. Pé do maſtro.

Der Fuſs des Maſts (Fig. 63. b.) der in dem Spuhr ſteht. Es iſt ſolcher viereckigt. ſ. Maſt.

HIELEN

HIELEN.

Holl. Hielen.
Dän. Være ftyrlaftig.
Schw. Vara ftyrlaftig.
Engl. To heel by the ftern.
Franz. Carguer de l'arriere.
Ital. Effere appoppato.
Span. Ser metido de popa.
Port. Ser metido de poppa.

Das Schiff hielt wenn es hinten tiefer liegt als vorne, oder wenn der Kiel in Anfehung feiner Länge eine gegen den Wafferpafs geneigte Lage annimmt.

HIEL oder HIELING der Stenge.

Holl. Hieling van de fteng.
Dän. Fod eller Häl af en Stæng.
Schw. Stångens häl eller fot.
Engl. Heel of a top-maft.
Franz. Talon d'un mât de hune.
Ital. Cogion d'un albero di gabia.
Span. Coz del maftelero.
Port. Coz do maftareo.

Der Fufs der Stenge (Fig. 237. z z.) worinn fich die Scheiben des Stengenwindreeps und das Schlofsgat befinden.

HIEL oder HIELING des Kiels.

Holl. Hieling, agterkiel.
Dän. Hælen.
Schw. Häl af kölen.
Engl. Heel.
Franz. Talon de la quille.
Ital. Calcagno della chiglia.
Span. Zapata del codafte.
Port. A extremidade da quilha aonde encaixa o pé do cadafte.

Das hinterfte Ende des Kiels, worauf der Hinterfteven ruhet. Eben fo wird das vorderfte Ende, worauf der Vorfteven fteht, das Kinn oder der Kinnback genannt.

HIEL oder HIELING der Spannen.

Holl. Hiel of hieling van een fpant.
Dän. Fod af en Spant.
Schw. Häl eller fot af en fpant.
Engl. Heel of a frame.
Franz. Pied d'un couple, l'acculement.
Ital. Pié d'un quaderno.
Span. Pé de una cuaderna.
Port. Pé da caverna.

Der Fufs der Spannen welcher auf dem Kiel ruhet.

HIERA.

So hiefs der Haupt- oder Pflichtanker bey den alten Griechen. f. Anker.

HIESSEN. f. Aufhieffen.

Den Anker vor den Krahn HIESSEN. f. Anker No. 87.

HINEINFALLEN.

Man fagt auf der Donau das Schiff ift hineingefallen, wenn es von dem Strom ergriffen worden, dafs es nicht mehr gefteuert werden kann.

HINGSTEN. f. Springftroppen.

HINTEN. f. Agter.

HINTEN aus etwas fehen.

Holl. Regt agter uit zien.
Dän. Obfervere ret agter ud.
Schw. Obfervera rätt akter ut.
Engl. To fee right aft.
Franz. Obferver droit arriere.
Ital. Obfervare per la poppa.
Span. Obfervar por la popa.
Port. Obfervar por a popa.

f. die Erklärung unter Backftagsweife.

HINTER der Hand. f. Hand.

HINTEREBBE. f. Hinter-Ebbe.

HINTERFLETH. f. Hinter-Fleth.

HINTERGALLERIE. f. Hinter-Gallerie.

HINTERKASTEL. f. Schanze.

HINTERLATERNE. f. Hinter-Laterne.

HINTER-

HINTERLASTIG. f. Hinter-Laftig.

HINTERLEIK. f. Hinter-Leik.

HINTERLUKE. f. Hinter-Luke.

HINTERPFLICHT. f. Hinter-Pflicht.

HINTERSCHALE. f. Hinter-Schale.

HINTERSCHIFF. f. Hinter-Schiff.

HINTERSEGEL. f. Hinter-Segel.

HINTERSEITENTAKEL. f. Hinter-Seitentakel.

HINTERSPILL. f. Hinter-Spill.

HINTERSTEVEN. f. Hinter-Steven.

HINTERSTÜCKE.

Holl. Agter-ftukken.
Dän. Agterfte Kanoner udi Archeliet.
Schw. Stykerna agter i et fkepp.
Engl. Stern-chafes.
Franz. Canons de retraite.
Ital. Cacciatori di poppo.
Span. Guarda timones.
Port. Guarda lemes.

Die Kanonen in der Konftapelkammer, womit man fich von hinten vertheidigt.

HINTERTAU. f. Hinter-Tau.

HIPPAGINES. *Grieck.* hippegoi *oder* hippagogoi.

So hieffen bey den Römern und Griechen die Fahrzeuge in welchen Pferde transportirt wurden.

HIPPOBATROI.

Der Name gewiffer Fahrzeuge bey den Alten.

HISTIA, harmena oder Phoffones.

So hieffen die Segel bey den Griechen.

HISTOS.

So hiefs der Maft bey den alten Griechen.

HOBEL.

Holl. Schaaf.
Dän. Hövl.
Schw. Höfvel.
Engl. Plane, blokmaker's plane.
Franz. Rabot.
Ital. Ciuna.
Span. Cepillo (Garlopa *ein groffer Hobel*).
Port. Cepilho.

Ein bekanntes Werkzeug, womit, vermittelft des Stoffes mit einem gefchärften Eifen, eine Fläche, die bereits vorläufig geebnet ift, weiter vollkommen geglättet oder auch gebildet wird, Die verfchiedenen Arten Hobel, welche von den Tifchlern und andern Holzarbeitern gebraucht werden, gehören nicht hieher, fondern ich will die Hobel anführen, welche von den Blockmachern gebraucht werden. Sie bedienen fich nämlich der Schrufhobel, Schlichthobel und Rundhobel. Der Schrufhobel oder Rufhobel ift ein kleiner Handhobel, der eine geradelinigte Schneide und auch eben folche Bahn hat. Der Schlichthobel ift eben fo geftaltet aber gröffer. Der Rundhobel hat eine hohle Schneide und Bahn. Man gebraucht folchen, die convexen Seiten der Blöcke zu behobeln. f. Roffel und Schave.

Schruf-HOBEL.

Holl. Schaafje.
Dän. Liden Hövl.
Schw. Skrubbhöfvel.
Engl. Small plane.
Franz. Petit rabot.
Ital. Ciunetta.
Span. Cepillo de mano.
Port. Cepilho de maõ.

f. Hobel.

Schlicht-HOBEL.

Holl. Slegt-fchaaf.
Dän. Slet-Hövl.
Schw. Slätthöfvel.
Engl. Flat plane.
Franz. Rabot plat.
Ital. Ciuna piana.
Span. Cepillo llano.
Port. Cepilho plano.

f. Hobel.

Rund-

Rund-HOBEL.

Holl. Block-schaaf, Rond-schaaf.
Dän. Rund-Hövl.
Schw. Rund-höfvel.
Engl. Round plane.
Franz. Rabot ronde.
Ital. Ciuna rotonda.
Span. Cepillo de media caña.
Port. Cepilho oco, concavo.

ſ. Hobel.

HOCH beym Winde ſegeln. ſ. Dicht beym Winde ſegeln.

HOCH Waſſer.

Holl. Hoog-waater.
Dän. Höjt vand.
Schw. Högt vatten.
Engl. High water or the higheſt of the flood.
Franz. Marée haute.
Ital. Marea piena.
Span. Plena mar.
Port. Maré alta, cheia.

ſ. die Erklärung unter Ebbe und Fluth.

HOCH! HOCH in der Kuhl!

Holl. Hoog!
Dän. Höj!
Schw. Hög!
Engl. Hoay!
Franz Haut!
Ital. Alto!
Span O de la guardia!
Port. Olá guardia!

Ein Zuruf des wachthabenden Officiers an das Volk in der Kuhl oder anderswo, um zu hören ob auch alle munter ſind. Die Antwort darauf iſt: alles wol. Hoch! iſt gewöhnlich auf Schiffen der Ausruf, wenn man jemand rufen will, ſo ſagt man z.B. Bootsmann hoch! Koch hoch! &c.

HOCHBORD Schiff.

Holl. Hoogboord Schip.
Dän. Et ſtort Skib.
Schw. Skepp med et högt bord.
Engl. A general name for large ſhips.
Franz. Vaiſſeau de haut bord.
Ital. Nave d'alto bordo.
Span. Navio de alto bordo.
Port. Navio de alto bordo.

Dieſes Wort iſt wenig mehr gebräuchlich. Man verſteht unter Hochbord alle Kriegsſchiffe und Kauffahrer die einen hohen Bord haben, zum Unterſchied von Niederbord, die Segel und Riemen führen: als Galeeren, Schebecken, &c. ſ. Niederbord Schiff.

HOCHENAU oder HOHENAU.

So heiſſen die gröſsten Fahrzeuge auf der Donau, die ungefähr 136 bayerſche Fuſs lang ſind.

HOCK.

Holl. Hok.
Dän. Sted for Kreaturer.
Schw. Fähus.
Engl. Cott or pen wherein ſheeps &c. are incloſed.
Franz. Parc à Beſtiaux, cage.
Ital. Parco, pecorile.
Span. Redil.
Port. Curral do gado.

Bedeutet allgemein in der Niederländiſchen Sprache ein Stall oder Behältniſs fürs Vieh. Auf Kriegsſchiffen beſtehen ſolche aus einem Verſchlag von Brettern auf dem Zwiſchendeck. Zur Zeit des Treffens werden ſie aber weggeräumt. Dieſe Hocken ſind der auf dem Zwiſchendeck befindlichen Beſatzung, wegen der ſtarken Hitze und Ausdünſtung des Viehes, ungemein ſchädlich und Urſache vieler Krankheiten; ſie ſollten daher ſo viel wie möglich vermieden werden und allenfalls nur auf Schiffen, die zu einer weiten Reiſe beſtimmt ſind, Statt finden. Der Aehnlichkeit wegen verſteht man unter Hock zu Maſten auch ein Behältniſs oder ein von Pfählen eingeſchloſſener Platz am Ufer, worin das Waſſer dringt und wo man alle Arten Maſten, die noch nicht bearbeitet werden ſollen, conſervirt. Schaf-Hock wird auf Schiffen der Platz vom Vorſteven bis zum Bratſpill genannt, vielleicht weil vormals daſelbſt ein Stall oder Hock für Schafe war.

HOCK zu Maſten.

Holl. Hok tot maſten.
Dän. Gröft eller Sted for Maſter.

Schw.

Schw. Maſt-grop, maſt-ſtälle i Sjön.
Engl. Maſt pond.
Franz. Foſſe aux mats.
Ital. Recinto da tenere gli alberi in conſerva.
Span. Laguna por los palos.
Port. Lagoa por mâſtros
ſ. die Erklärung unter Hock.

Schaf-HOCK.

Holl. Schaapenhok.
Dän. Skaphok.
Schw. Schaphock.
Engl. The foremoſt part of a ſhip between the ſtem and the fore-caſtle.
Franz. L'avant d'un vaiſſeau entre l'étrave & le gaillard.
Ital. La parte della prua frà l'aſta di prua ed il caſtello di prua.
Span. La parte de la proa entre el branque y caſtillo.
Port. A parte do navio deſde a roda até o caſtello de proa.

ſ. die Erklärung unter Hock.

HOFMEISTER.

Holl. Hofmeeſter.
Dän. Hofmeſter.
Schw. Hofmäſtare.
Engl. Capitain's ſteward.
Franz. Maître valet du capitaine.
Ital. Maggiordomo della camera.
Span. Mayordomo.
Port. Mayordomo.

Der vornehmſte Schiffs-Junge, welcher das Eſſen für die Kajüte und alles was dieſelbe angeht beſorgt. Er hat auch alles was in der Kajüte iſt, in Händen. Der Kajütswächter iſt hingegen blos der Aufwärter des Kapitains.

HOFSTEDE. ſ. Hafen-Anker.

HÖHE des Pols. ſ. Polhöhe.

HÖHE der Sonne oder eines Geſtirns.

Holl. Hoogte van de Zon.
Dän. Solens Höjde.
Schw. Solens högd.
Engl. Sun's altitude.
Franz. Hauteur du ſoleil.
Ital. Altezza del ſole.
Span. Altura del ſol.
Port. Altura do ſol.

Der zwiſchen dem Horizont und einem Geſtirne oder andern Punčte des Himmels enthaltene Bogen eines Scheitelkreiſes. Dieſer Bogen iſt das Maaſs des Winkels, welchen die nach dem Sterne oder Punčte gezogene Geſichtslinie mit der Horizontalebne macht. Der Abſtand vom Scheitel iſt das Complement der Höhe zu 90°, weil der zwiſchen Scheitel und Horizont enthaltene Bogen des Scheitelkreiſes überall 90° ausmacht.

Die HÖHE nehmen.

Holl. Hoogte neemen, de Zon peilen.
Dän. Tage Hojden.
Schw. Taga högden.
Engl. To make an obſervation of the ſun's altitude.
Franz. Prendre hauteur.
Ital. Prendere la altezza.
Span. Tomar la altura.
Port. Tomar a altura.

Die Höhe der Sonne beobachten. Das Werkzeug welches man hiezu gebraucht iſt allgemein der Hadleyſche Quadrant. Vormals bediente man ſich des Jakobsſtabs. Man ſehe auch Reflečtionszirkel.

Auf der HÖHE einer Inſel oder eines Orts ſeyn.

Holl. Op de hoogte van een plaats zyn.
Dän. Være paa Höjden af en öe.
Schw. Vara på högden af någon ort.
Engl. To be in the latitude of an island.
Franz. Etre à la hauteur d'une Ile.
Ital. Star nella latitudine d'una Iſola.
Span. Eſtár en la altura ó latitud de una Isla.
Port. Eſtár na altura de huma Ilha.

Sich auf derſelben Latitudo des Orts befinden.

Die

Die HÖHE von einem Kaap oder Vorgebürge haben.

Holl. De hoogte of loef van een Kaap hebben.
Dän. Have Höjden af et Forbierg eller Næs.
Schw. Hafva högden af någon udde.
Engl. To weather a cape.
Franz. Paffer au vent d'un cap.
Ital. Aver il fopravento d'un capo.
Span. Aver el barlovento de un cabo.
Port. Aver o barlavento ou a altura de hum cabo para poder montar-o.

Heifst fich fo weit luvwärts von dem Kaap befinden, dafs man daffelbe umfegeln kann.

HÖHE des Vor- und Hinterftevens.

Holl. Hoogte van de voor- en agterfteven.
Dän. For- og Agterftævens Höjde.
Schw. För- och Ackterftäfvens högd.
Engl. Height of the ftem and fternpoft.
Franz. Hauteur de l'étrave & de l'étambot.
Ital. Altezza della afta di prua e di popa.
Span. Altura de la roda ó del branque y del codafte.
Port. Altura da roda de proa e do cadafte.

Die Höhe von der obern Seite des Kiels bis zum Kopf oder dem äufferften Ende des Stevens, lothrecht gemeffen.

Die HOHE See haben.

Holl. De hooge Zee hebben.
Dän. Have den höje Söe.
Schw. Hafva fjö-rum.
Engl. To have fea-room.
Franz. Avoir belle derive, avoir de l'eau à courir.
Ital. Star full alto mare.
Span. Ser en el ancho mar, fer muy forano.
Port. Eftár no alto mar.

Heifst weit vom Lande entfernt, oder weit auffer dem Geficht des Landes feyn, fo dafs man keine Gefahr vom Leger-Wall mehr hat.

HOHE BORD. f. Bord.

Nicht HÖHER!

Holl. Niet hooger!
Dän. Intet höyere!
Schw. Kom intet högre!
Engl. You are all in the wind! — Keep her full! — No nearer!
Franz. Defie du vent!
Ital. Non orza più!
Span. Envela! non orza mas! no mas de lóo!
Port. Naõ orza mais! naõ mais de ló!

Der Befehl an die Steurer nicht dichter beym Winde zu halten als man bereits fegelt. Nicht lager ift hingegen der Befehl, nicht weiter abzufallen.

HOHL oder HOLL des Schiffs.

Holl. Hol of Holte van het Schip.
Dän. Skibs Dybhed.
Schw. Djup af fkeppet, diftancen från öfverkant af kölen til öfverkanten af balken vid ftorluckan.
Engl. The depth of a fhip.
Franz. Pontal ou creux d'un vaiffeau.
Ital. Pontale della nave.
Span. Pontal rigurofo.
Port. Pontal do poraõ defde a face de cima da quilha até a face de cima do vaõ grande.

Die Tiefe des Raums eines Schiffs oder die Entfernung von der obern Seite des Kiels bis zur obern Seite der Deckbalken des erften Decks, in der Mitte oder im Hauptfpann gemeffen. An jeder andern Stelle würde das Holl wegen der Erhebung oder des Springs der Decken tiefer feyn. In den mehrften Schiffen ift die Tiefe des Holls der Hälfte ihrer gröfsten Breite gleich.

Das Hohl oder Holl des Raums ift die Entfernung von der obern Seite des Kollfchweins bis zur obern Seite (bey den Portugiefen und Schweden, auch wohl bey andern, von der untern Seite) der Deckbalken des erften Decks ebenfalls in der Mitte oder von dem Deckbalken bey der groffen Luke, lothrecht gemeffen. Diefe Tiefe mufs man bey dem Ausmeffen der Schiffe kennen, um den cubifchen Inhalt des Raums zu finden. Das Holl des Raums ift alfo um die Tiefe der Deckbalken

balken, des Kollſchweins und der Bauchſtücke, weniger als das eigentliche Holl des Schiffs.

Unter Holl des Schiffs verſteht man auch manchmal den Körper deſſelben. Z. B. Wenn man in einer groſſen Entfernung ein Schiff entdeckt, deſſen Maſten und Tauwerk man noch nicht gewahr wird, ſo ſieht man blos das Holl. Faſt im ähnlichen Verſtande ſagt man, die Stengen und Raaen ins Holl ſtreichen. ſ. Anker No. 133. Ueberhaupt bedeutet Holl ſo viel als hohl oder tief. So ſagt man von einem Schiffe, daſs es zwiſchen Decks ſehr holl, oder daſs das Zwiſchendeck tief verbunden iſt, wenn ſolches eine ziemliche Höhe oder Tiefe hat. Ein flaches Zwiſchendeck bedeutet das Gegentheil.

HOHL oder HOLL des Raums.

Holl.	Holte van het ruim.
Dän.	Laſtens Dybhed.
Schw.	Djup i rummet.
Engl.	Depth of the hold.
Franz.	Creux de calle.
Ital.	Pontale della ſtiva.
Span.	Puntal con que ſe debe arquear.
Port.	Pontal do poraõ.

ſ. die Erklärung unter Hohl des Schiffs.

HOHL oder HOLL der Decken. ſ. Tiefe der Decken.

Mit Stengen und Raaen ins HOHL oder HOLL geſtrichen, vor Anker liegen. ſ. Anker No. 133.

HOHL Waſſer, HOHLE See.

Holl.	Hol waater.
Dän.	Stærk Söegang, huul ſjö.
Schw.	Håll ſjö.
Engl.	Great ſea, a high ſea.
Franz.	Groſſe mer.
Ital.	Mar groſſo.
Span.	Grueſſa mar.
Port.	Mar groſſo.

Man ſagt es iſt hohle See oder die See geht ſehr hohl, wenn die Wellen ſehr hoch gehen.

HOHLDEISSEL oder HOLLDEISSEL. ſ. Hol-Deiſſel.

HOHSFASS. ſ. Oehsfaſs.

HOI. ſ. Heu.

HOLEN.

Holl.	Haalen.
Dän.	Hale.
Schw.	Hala.
Engl.	To haul.
Franz.	Haler.
Ital.	Alare.
Span.	Alar.
Port.	Alar.

An ein einfaches Tau oder an den Läufer eines Takels, oder einer Gien ziehen, um vermittelſt deſſelben eine Laſt fortzuſchleppen oder in die Höhe zu winden. Holen unterſcheidet ſich von Hieſſen darin, daſs letzteres nur vermittelſt ſchwerer mechaniſcher Werkzeuge geſchiehet. ſ. Aufholen, Abholen, Anholen, Umholen, Verholen.

Den Anker zu Hauſe HOLEN. ſ. Anker No. 74.

Unter das Ankertau HOLEN. ſ. Anker No. 124.

HOLK. ſ. Hulk.

HOLKADES.

So wurden bey den Griechen die Laſtſchiffe genannt, zum Unterſchied von den Kriegsſchiffen die eigentlich *nees* hieſſen. Man nannte die Laſtſchiffe aber auch *phortegoi.* Vielleicht kömmt von der erſten Benennung noch das jetzt bekannte Wort Holk oder Hulk her.

HOLKOI.

Hieſſen bey den Griechen Taue, die zum Verholen und Bugſieren der Schiffe dienten.

HOLL. ſ. Hohl.

HOLLANDER.

Holl.	Hollander.
Dän.	Hollander.
Schw.	Hollander, Smackſtek.
Engl.	A cat's paw.
Franz.	Gueule de raie.

Ital.

Ital.	Bocca di cane.
Span.	Boca de lobo.
Port.	Boca de lobo.

Eine Art Stich oder Schlag mit dem Ende eines Taues (Fig. 196.) oder Läufers, vermittelst welches man solchen an den Haken eines Takels befestigt, um darauf zu winden. So werden z. B. die Taljereeps an einen Takel-Haken befestigt, um sie mit dem Takel anzusetzen.

HÖLLE. s. Hell.

HOLM.

Holl.	Werf.
Dän.	Holm.
Schw.	Holm.
Engl.	Wharf.
Franz.	Chantier.
Ital.	Cantiere.
Span.	Astillero.
Port.	Estaleiro.

So heisst in Kopenhagen und Stockholm der Platz wo Schiffe gebauet werden, weil solcher ein Wärder oder eine kleine Insel ist, die in diesen Sprachen Holm genannt wird. Der Holm-Admiral zu Stockholm ist derjenige Flaggmann, der besondere Aufsicht über das Schiffszimmerwerft hat, und die Holmbedienten sind der Equipagemeister, Werfts-Schiffer und Baumeister.

HOLZ.

Holl.	Hout.
Dän.	Tömmer.
Schw.	Timmer.
Engl.	Timber.
Franz.	Bois.
Ital.	Legno.
Span.	Madera.
Port.	Madeira.

Gewöhnlich sind alle Stücke die den Rumpf oder das Gerippe des Schiffs ausmachen von Eichen Holz, ebenfalls alle Planken, Berghölzer, Wegeringen oder alles was zur äussern und innern Bekleidung gehört. Zum Kiel und den Steven wird auch wohl in Ermangelung des Eichenholzes, Büchen oder auch Ipern genommen. Zu den Planken ist die Buche nicht so tauglich als die Eiche, weil sie ausser dem Wasser bald das Feuer bekömmt. Im Wasser conservirt sich solche freylich sehr gut, allein der beständig in demselben bleibende kaustische Saft frisst sehr leicht die Spiker an. Das Föhrenholz dient zu den Schotten oder Abtheilungen im Schiff und zu den Deckplanken; doch sind die Leibhölzer und Wassergangen von Eichen. Die ausser dem Wasser befindlichen Seitenplanken sind zuweilen auch nur von Föhrenholz, selbst auf Kriegsschiffen, allein wenn man auch nicht auf die Dauerhaftigkeit hiebey sehen will, so schadet solches doch bey einem Treffen durch das Splittern mehr als das Eichenholz. Zu den Masten, Stengen, Raaen und überhaupt zum Rundholz wird jederzeit die Tanne genommen, weil dieses Holz leicht und biegsam ist. Die Pumpen werden von Ipern oder Ulmen gemacht, auf kleinen Fahrzeugen auch wohl von Eschen oder Erlen.

In Schweden und Rusland bauet man ganz föhrene Schiffe, die aber in Vergleich gegen eichene nur von kurzer Dauer sind. In Spanien und Portugall giebt es einzelne Schiffe von Mahagony, Cedern, und andern in Amerika bekannten Hölzern, die weit schwerer und dauerhafter als die Eiche sind.

Das Holz, welches zum Schiffbau gebraucht wird, muss nicht allein gesund und von guter Qualität, sondern auch völlig ausgetrocknet seyn, weil es sich widrigenfalls wirft und Spalten bekömmt. Auch muss das Spint sorgfältig von demselben abgemacht werden, weil daraus der Fuchs entsteht. Alles Holz muss im Anfang des Winters, oder zu der Jahrszeit da der Saft aus den Bäumen getreten ist, gefället werden. Wird das Holz aber zu der Zeit gefället, da der Saft schon in die Bäume getreten und die Pores derselben offen stehen, so kann es sich nicht lange conserviren, sondern fängt bald an zu verfaulen. Im Wasser und insonderheit im Seewasser hält sich das Holz weit besser als wenn es der Luft ausgesetzt ist, man stapelt es daher auf einander und versenkt es.

Um sich einen Begrif von der ungeheuren Menge Holz zu machen, die zum Bau eines Kriegsschiffs gebraucht wird, will ich hier bemerken, dass zu einem französischen Schiff von 116 Kanonen 124886 Cubic Fuss Eichen und 10444 Cubic Fuss Föhrenholz erfordert werden, ausser den Masten, Raaen, Blöcken und Raperten. Zu einem Schiff von 74 Kanonen gehören 77790 Cubic Fuss Eichen und 7835 Cubic Fuss Föhrenholz. Nimmt man nun an, dass bey dem Behauen

die Hälfte des Holzes verlohren geht und daſs ein Cubic Fuſs Holz, wenn man das Eiſen dazu rechnet, 70 franz. Pfund wiegt, ſo findet man, daſs der Rumpf eines Schiffs von 116 Kanonen ein Gewicht von 2400 bis 2500 Tonnen, und derjenige eines Schiffs von 74 Kanonen 14 bis 1500 Tonnen, die Tonne zu 2000 Pfnnd gerechnet, hat, welches auch mit der Erfahrung übereinſtimmt.

Eichen-HOLZ. ſ. Eiche.

Eſchen-HOLZ.

Holl. Eſche, Eſch.
Dän. Aſk, Aſke.
Schw. Aſk.
Engl. Aſh.
Franz. Frêne.
Ital. Fraſſino.
Span. Freſno.
Port. Freixo.

ſ. Holz.

Büchen-HOLZ.

Holl. Beuken- of Boeken-hout.
Dän. Bög.
Schw. Bok eller Bök.
Engl. Beech.
Franz. Hêtre.
Ital. Faggio.
Span. Haya.
Port. Faia.

ſ. Holz.

Ulmen- oder Ipern-HOLZ.

Holl. Olmen, ypen-hout.
Dän. Alm.
Schw. Alm.
Engl. Elm.
Franz. Bois d'ormeau.
Ital. Olmo.
Span. Olmo.
Port. Olmo.

ſ. Holz.

Föhren-HOLZ, Tannen-HOLZ, Fichten-HOLZ.

Holl. Vuuren-hout.
Dän. Fyrr.
Schw. Furu.
Engl. Fir.
Franz. Sapin.
Ital. Pino.
Span. Pino.
Port. Pinho.

Dieſe Holzarten ſind wenig von einander unterſchieden und werden alle in der Seeſprache unter dem Namen Föhrenholz begriffen. ſ. Holz.

Pock-HOLZ.

Holl. Pok-hout.
Dän. Pokholt.
Schw. Pockenholt.
Engl. Lignum vitæ.
Franz. Gayac ou gaïac.
Ital. Legno ſanto.
Span. Palo ſanto.
Port. Páo ſanto.

Ein auſſerordentlich feſtes und ſchweres Holz, welches aus Amerika kommt. Man gebraucht es wegen ſeiner Härte zu Scheiben in den Blöcken.

Grünes HOLZ.

Holl. Groen hout.
Dän. Grönt Træ.
Schw. Grön eller, friſk ſkog.
Engl. Green wood.
Franz. Bois vif.
Ital. Legno verde.
Span. Madera verde.
Port. Madeira verde.

So nennt man Holz welches erſt gefället worden und welches erſt austrocknen muſs, ehe es zum Bau gebraucht werden kann.

Rauges HOLZ. ſ. Raug.

Wankantiges HOLZ. ſ. Wankantig.

Splintig HOLZ. ſ. Splintig.

Feurig HOLZ. ſ. Feurig.

Wurmſtichig HOLZ. ſ. Wurmſtichig.

Krumm-HOLZ. ſ. Krummholz.

Stau-

Stau-HOLZ. f. Stauholz.

Berg-HOLZ. f. Bergholz.

Stell-HOLZ einer Kanone. f. Richtholz oder Richtkiel.

Spriet-HOLZ. f. Sprietholz.

HÖLZERNE Kanone. f. Kanone.

HOLZ-Gellen. f. Gellen.

HOLZTRIFTEN.

Nennt man in Königsberg die Flöſſe, welche aus Littauen und dem Innern des Landes daſelbſt ankommen und ſowol Schiff- und Stab- als Bau- und Brennholz liefern.

HOOFD.

Holl. Hoofd.
Dän. Bulverkdæmning hos en Havn.
Schw. Dämning.
Engl. Pier, molehead.
Franz. Jettée.
Ital. Molo.
Span. Lingueta del muelle.
Port. Molhe.

Ein in die See gehender Damm, vor einem Hafen, wodurch die Wellen gebrochen werden. An den Orten wo ſtarke Ebbe und Fluth iſt und man bey der Ebbe trocken arbeiten kann, wird ein ſolches Hoofd von Quaderſteinen aufgemauert. An andern Orten, wo der Boden ſumpfig iſt, werden zu dem Ende Pfähle eingerammt, auch verſenkt man, um einen Grund zu bekommen, Steine. Bey vielen Häfen findet man mehrere ſolche Hoofden oder Dämme, zwiſchen welchen die Schiffe aus- und eingehen müſſen.

HOOFDT.

Holl. Hoofd.
Dän. Næs, Odd.
Schw. Näs, landsudd.
Engl. Fore-land, point.
Franz. Pointe de terre.
Ital. Punta di terra.

Span. Punta de tierra.
Port. Ponta de terra, cabo.

Eine in das Meer hervorragende Spitze des Landes.

HOOFDT oder Lehre (beym Reepſchläger).

Holl. Hoofd.
Dän. Top.
Schw. Top.
Engl. Laying-top.
Franz. Cabre, maſſon, cochoir, toupin, gabier, ſabat.
Ital. Pigna del carro.
Span. Serrador.
Port. Comedor.

Ein abgekürzter Kegel von Holz (Fig. 407. h h h.), an welchem nach ſeiner Länge in gleicher Entfernung von einander drey Rinnen oder Rümmel ausgehöhlet ſind. Der Reepſchläger gebraucht dieſes Werkzeug zu Tauen, die aus drey Duchten oder auch aus drey Kardeelen zuſammengedrehet werden. In dem dickſten Ende des Hoofdts befindet ſich ein Loch, durch welches ein runder Knüppel b b geſteckt wird. Dieſen Knüppel bindet man mit einer ſogenannten Bremſe c c c an den Schlitten d d d und ſchlägt ſolche auch etliche mal um den zuletzt zuſammen gedreheten Theil des Taues, wovon jede Ducht in einem Rümmel des Hoofdts liegt. Wenn nun die Dreher anfangen zu drehen, ſo ſtoſſen die Duchten durch ihre Verwickelung das Hoofdt mit dem Schlitten weiter fort, und der Reepſchläger braucht nur die Bremſe etwas nachzulaſſen, wenn das Tau ſtark genug gedrehet iſt. Bey vierſchaftigen Tauen gebraucht man ein vierrümmliches Hoofdt. Ueberhaupt iſt die Dicke des Hoofdts verhältnißmäſſig nach der Dicke der Taue eingerichtet. So braucht man z. B. ein kleines dreyrümmliches Hoofdt, das Hüſing zuſammen zu drehen, und ein noch kleineres zweyrümmliches zum Marlien (Fig. 405.). f. Tau, Marlien und Hüſing.

Eſels-HOOFDT. f. Eſelshaupt.

Doods-HOOFDT. f. Doodshoofdt.

HOOSFASS. f. Oehsfaſs.

HOOSGAT. f. Oehsgat.

HORIA.

HORIA,

Scheint bey den Alten eine Art Jolle oder Schute bedeutet zu haben.

HORIOLÆ.

Gewiſſe Fahrzeuge bey den Alten.

HORIZONT, Kimm oder Kimming.

Lat. Horizon, Circulus finitor.

Holl.	Kim, Horizont.
Dän.	Horizont, Kimming.
Schw.	Horizont, kimming.
Engl.	Horizont.
Franz.	Horizon.
Ital.	Orizonte.
Span.	Horizonte.
Port.	Horiſonte.

Ueberall auf der Erdfläche, wo nicht hohe Gegenſtände die freye Ausſicht hindern, ſieht es aus als ob ſich das Auge in einer kreisförmigen Ebne befände, auf der der Himmel wie ein hohles Gewölbe, ringsherum aufliegt. Dieſe Ebene ſelbſt und auch ihr Umkreis heiſſen der ſcheinbare Horizont, und in der Seeſprache die Kimm oder Kimming (ſ. Düking der Kimm). Dieſe Ebne ſelbſt berührt die kugelförmige Erdfläche an dem Orte wo das Auge ſteht, und wird alſo (Fig. XIII.) durch h r vorgeſtellt.

Eine Ebene H C R mit dieſer berührenden parallel durch C den Mittelpunct der Erde geführt, heiſst der wahre Horizont. Eben dieſen Namen führt auch ibr Umkreis, der ein gröſster Kreis der Spähre iſt. Beyde Horizonte ſtehen von einander, um den Bogen H h oder um das Maaſs des Winkels H C h. ab, welcher den Namen der Horizontparallaxe führt, und deſto kleiner wird, je kleiner man die Erdkugel in Vergleichung mit der Himmelskugel annimmt. Da ſich nun in Abſicht auf die Fixſterne nicht die mindeſte Spuhr einer Horizontalparallaxe, ſelbſt durch die genaueſten Beobachtungen, entdecken läſst, ſo muſs, in Vergleichung mit der Kugel der Fixſterne, die ganze Erde für unendlich klein angenommen werden, daſs alſo o und c in einen Punct zuſammen fallen, und zwiſchen wahrem und ſcheinbarem Horizont kein Unterſchied mehr zu machen iſt. Bey Betrachtung des Mondes, der Sonne und der Planeten aber bleibt dieſer Unterſchied, und eben durch ihn werden die Entfernungen dieſer Körper von uns gemeſſen. ſ. Parallaxe.

HORMOI oder HYPHORMOI.

So hieſſen bey den Alten die Rheden wo Schiffe ankern konnten. Das noch jetzt in der italieniſchen Seeſprache bekannte Wort *ormeggiare* ſcheint hievon ſeinen Urſprung zu haben.

HORN oder Kraut-HORN. ſ. Krauthorn.

Leik-HORN. ſ. Leikhorn.

Schoot-HORN. ſ. Schoothorn.

HORNKLAMP. ſ. Horn-Klamp.

HOSE, Waſſer-HOSE. ſ. Waſſerhoſe.

Muskiten-HOSE. ſ. Muskitenhoſe.

HORTATOR remigum. ſ. Ageator.

HOSPITALSCHIFF.

Holl.	Hoſpital-ſchip.
Dän.	Hoſpital-Skib, Syge-Skib.
Schw.	Hoſpital-ſkepp.
Engl.	Hoſpital-ſhip.
Franz.	Vaiſſeau hôpital.
Ital.	Spedale.
Span.	Barco de Hospital.
Port.	Hospital.

Iſt ein Schiff bey einer Flotte, welches dazu eingerichtet und beſtimmt iſt, die Kranken und Verwundeten der Kriegsſchiffe aufzunehmen, und um ſie zu verpflegen und zu verbinden, befinden ſich am Bord deſſelben Aerzte und Wundärzte. Das Zwiſchendeck der Hoſpitalſchiffe iſt ſehr hoch und mit vielen Luftpforten verſehen, damit die friſche Luft daſelbſt circuliren kann. Auch ſind an den Seiten etliche groſſe Pforten, die man bey gutem Wetter öfnen kann.

HOY. ſ. Heu.

HUBEL. ſ. Hobel.

HUK, HUHK oder HUKE.

Holl.	Hoek.
Dän.	Næs, Odd.

Schw.

Schw. Näs, Landsudd.
Engl. Fore-land or point.
Franz. Pointe, cap.
Ital. Punta, capo.
Span. Punta, cabo.
Port. Ponta, cabo.

Eine kleine hervorragende Ecke oder Spitze des Landes.

HUK.

Holl. Hoek.
Dän. Angel, Fiskerkrog.
Schw. Fiskkrok.
Engl. Hook, fish-hook.
Franz. Hameçon.
Ital. Amo.
Span. Anzuelo.
Port. Anzol.

Ein Fischangel.

HUKMANNEN. ſ. Tarmen oder Hukmannen.

HUKER.

Holl. Hoeker.
Dän. Huker.
Schw. Hukare.
Engl. Howker.
Franz. Houcre.
Ital. Sapata, Ucaro.
Span. Ucaro.
Port. Huquer, Gangorra, Charrua.

Ein bey den Holländern, Dänen und Schweden gebräuchliches Fahrzeug. Man hat einmastige und dreymastige Huker. Die dreymastigen Huker sind beynahe eben so gestaltet wie die dreymastigen Galioten, doch haben sie vorne eine Art Galjon, welches man bey den Galioten nicht findet. Der einmastige Huker hat einen grossen und einen kleinen Besahnmast, der wie auf Kuffen im Deck steht und nicht auf einem Heck wie auf Schmacken. Ueberhaupt hat der einmastige Huker viele Aehnlichkeit mit einer Kuff, doch sind seine Masten höher und die grosse Wand fährt agterlicher, beynahe mittschiffs, er führt auch wohl Stengen und Bramstengen. Das grosse Segel ist ein ordentliches Raasegel. Kuffen haben nur im Gegentheil ein Gaffelsegel. Wenn auf einem Huker das grosse Segel gereeft werden soll, so wird die Raa aufs Deck gestrichen, und das Segel auf dem Deck gereeft. Der Huker führt ferner ein grosses Mars- und Bramsegel, auch noch ein Gaffelsegel am grossen und am Besahnmast. Vorne hat er eine Stagfock und einen grossen Klüver, auch manchmal noch einen Jager. Das Bugspriet kann auf einem Huker aus und eingeholt werden, man nennt es daher einen Ausleger und den Klüverbaum oder den Stock, womit man es noch verlängert, den Jagerstock.

Es giebt auch Huker-Jachten, die nur einen Mast mit einem Raa- und Gaffelsegel haben. In *Chapmanns Architectura navalis* findet man ausser einem Huker und Huker-Jacht auch einen Hummerhuker abgebildet, der insonderheit zum Hummerfang gebraucht wird.

HULK oder HOLK.

In alten Zeiten war dieses der Name eines schweren Lastschiffes, das in den nördlichen Gewässern gebraucht wurde, vermuthlich kommt der Name aus dem Griechischen von *holkades* her.

Jetzt bedeutet Hulk bey den Schweden ein Bullen oder ein altes Schiff mit einer Art Krahn, womit andere Schiffe gekielholet und ihre Masten aus- und eingesetzt werden; auch dient es dazu, die Kanonen an Bord zu setzen.

Bey den Engländern bedeutet *hulk* beynahe eben dasselbe, nämlich ein zum Theil abgebrochenes altes Kriegsschiff mit einem hohen und starken Mast, der durch Wandtauen und Stagen gehalten wird. An demselben steht ein Bock, woran eine Gien hängt, und der vermittelst Jolltauen so weit niedergelassen werden kann, bis der Mast senkrecht über seinem Fisch hängt. Einen ähnlichen Bock sieht man (Fig. 422.) an einer in Frankreich gebräuchlichen Maschine, die Masten einzusetzen. ſ. Mastenkrahn.

HUMMER.

Holl. Homber of hummer.
Dän. Hummer.
Schw. Hummer.
Engl. Top-mast-head.
Franz. Tête des mâts de hune.
Ital. La testa degli alberi di gabbia.

Span.

Span. El tope de los masteleros onde está el reclame.
Port. A parte oitavada ou mais alta dos mastareos.

Das oberste der Stengen und Bramstengen, welches nicht rund sondern gewöhnlich achteckigt ist, es befindet sich, wenn sie aufgesetzt sind, unter den Sahlingen. In dem Hummer war vormals ein Scheibengat, welches das Hummergat genannt wurde, und wodurch das Drehreep der Mars- und Bramraaen fuhr. Weil aber dadurch die Stengen sehr geschwächt werden, so findet man solches jetzt fast gar nicht mehr, sondern das Drehreep fährt durch Blöcke, die unter den Sahlingen hängen. f. Drehreep.

HUMMERGAT,

Holl. Hombergat of hummergat.
Dän. Hummergat.
Schw. Hummergat,
Engl. Tye-hole or sheave-hole in a topmast-head through which the topsail-tye is reeved.
Franz. Encornail.
Ital. Pertuso negli alberi di gabbia per la taga.
Span. Reclame,
Port. Buraco no alto dos mastareos por onde passa a ostaga.

f. die Erklärung unter Hummer.

HUNDEFOCK.

Holl. Hondefok.
Dän. Hunde-Fokken.
Schw. Hunde-Fockan, store-stagsegels-fall,
Engl. Haliard of the main-stay-sail.
Franz. Drisse de la grande voile d'étai.
Ital. Drizza della vela maestra di strallo.
Span. Driza de la vela del estay mayor.
Port. Aderiça da vela do estay grande.

So wird auch die Fall des grossen Stagsegels genannt, welche doppelt ist oder zwey Parten hat: das eine Ende ist nämlich oben am Stag fest und fährt durch einen Block am Ende des Stagsegels und durch einen andern der bey dem Auge des Stags sitzt zum Schiff hinunter. f. Fall.

HUNDENENDE eines Taues.

Holl. Honden-end.
Dän. Hunde-Ende af et Toug.
Schw. Hund-ände.
Engl. Rope-maker's end.
Franz. Oeillet ou tite d'un cordage,
Ital. Cima d'un capo nuovo.
Span. Testigos de un cabo.
Port. Cepilho de hum cabo novo.

So heisst an einem neuen Tau das Ende (Fig. 387. a a.), wo alle Kabelgarne doppelte Parten sind Dieses Ende ist an den Dreher (Fig. 408. x x.) befestigt gewesen.

HUNDENHAUS,

Holl. Hondenhuis.
Dän. Kap, Ruf.
Schw. En Kappa,
Engl. Hood, companion.
Franz. Capot d'echelle.
Ital. Cappa della scala.
Span. Mamparo ó sombrero della escalera.
Port. Anteparas da escada.

Eine hölzerne Kappe, die wie ein Hundenhaus gestaltet ist und bey schlechtem Wetter über eine Schiffs- oder Kajütsluke gesetzt wird, dass das Wasser nicht hineinschlage. Sie ist an der Leeseite offen, damit man ins Schiff steigen kann, ohne die Kappe abzunehmen.

HUNDENPÜNT,

Holl. Hondepint, Katteftaart.
Dän. Katte-Stiert, Katte-Pynte, Hunde Pynte. At katte en Tougværks Ende.
Schw. Kattsvans, Hundpynta, pynta tågverket i änderna.
Engl. Pointing.
Franz. Queue de rat.
Ital. Coda di ratto.
Span. Rabo de rata.
Port. Rabo de raposa,

So wird ein spitz zulaufendes Ende von einem Tau genannt (Fig 210. x.). Man macht solches, indem man bey dem Zusammenflechten die Duchten nach und nach abschneidet oder mindert. Von den letzten Duchten wird gewöhnlich am Ende des Taues ein Strop gemacht, um daran ein Takel &c. haken zu können. Um den ganzen spitz zu laufenden Theil wird endlich eine Art Gewebe oder Netz von Garnen gelegt. Man macht gewöhnlich ein Hundenpünt an kabelweise geschlanen

nen Tauen, die oft durch ein Loch gesteckt werden müssen, damit deren Duchten nicht auseinander gehn.

HUNDENWACHE. s. Hunden-Wache.

HUNSFOT.

Holl. Hondsvot.
Dän. Hundsfot.
Schw. Hundsfott.
Engl. Becket of a block.
Franz. Ringo.
Ital. Arrigo.
Span. Estribo de un moton, manzanil.
Port. Manzanil.

Ein kleiner Strop (Fig. 178. x. und Fig. 179. d.) der an dem Strop eines Blocks befestigt ist, um daran vermittelst eines Maulstichs den Läufer oder die Mantel eines Takels zu befestigen. Die Deutschen gebrauchen gewöhnlich einen doppelten Hunsfot, der aber aus einem einzigen Strop besteht, dessen doppelter Part um den Strop des Blocks gelegt worden. Bey den Engländern findet man mehrentheils nur einen einfachen. Die Franzosen gebrauchen hiezu ein kurzes ungefähr ein Fuss langes Tau, wovon das eine Ende an den Strop des Blocks befestigt wird, an dem andern Ende befindet sich aber eine Kausch, um daran den Läufer zu stechen.

HURRAH!

Der gewöhnliche Ausruf des Schiffsvolks, jemand im Vorbeyfahren zu begrüssen.

HÜSING.

Holl. Huising.
Dän. Hyssing.
Schw. Hyssing eller hysling.
Engl. Housing, house-line.
Franz. Luzin, merlin à trois fils.
Ital. Merlino di trè.
Span. Piola de tres.
Port. Rió.

Eine dünne aus drey Garnen bestehende Linie (Fig. 380.). Es ist etwas dicker als Marlien und etwas dünner als Sticklien. Man gebraucht das Hüsing hauptsächlich zum Bindseln. Hüsing sowohl als Marlien ist trosweise geschlagen, oder einmal mit einem Hoofdt zusammengedrehet. Die Reepschläger liefern es Bundweise. s. Bund-Hüsing.

Wenn der Reepschläger Hüsing (Fig. 405. x x x.) machen will, so befestigt er erstlich das Ende des auf einer Rolle befindlichen Kabelgarns (y y y) an das Geschirr *a* und scheert solches vermittelst eines kleinen Blocks z, so lang als er will, aus. Hierauf befestigt er auch die beyden andern Enden an das Geschirr und vereinigt die drey andern an dem Haken des Nachhängers, n. Alsdann fasst der eine Arbeiter den Nachhänger an und zieht die ausgeschornen Garne steif, ein anderer g drehet das Geschirr herum und ein dritter h hat ein Hoofdt, womit er die Garne zusammendrehet.

HÜTTE.

Holl. Hutte.
Dän. Hytten.
Schw. Hyttan.
Engl. Coach.
Franz. Dunette.
Ital. Casseretto da poppa.
Span. Toldilla.
Port. Tombadilho.

Das oberste Stockwerk des Hinterschiffs. Es befindet sich noch über der Schanze und erstreckt sich vom Besahnmast bis zum Hackbord (Fig. 236. w w w. und Fig. 92. x x.). Auf grossen Schiffen dient der Hintertheil derselben zur Obenkajüte (Fig. 93. n n.). wo der Kapitain logirt. vor dieser Kajüte sind auch an beyden Seiten Kammern für die ersten Schiffsofficiere befindlich, und auf dem Platz, der mitten zwischen den Kammern bleibt, steht das Steuerrad und Nachthaus, damit die Steurer ebenfalls Schutz haben. Nur allein auf grossen Kriegsschiffen und Fregatten findet man Hütten. Die Hütte muss wenigstens 5 Fuss Höhe haben. Das Deck über derselben besteht aus Latten oder dünnen Deckbalken, worauf Planken genagelt sind. Oben auf diesem Deck heisst es auf der Kampanje. In ältern Zeiten, als man noch das Hintertheil des Schiffs erstaunlich hoch bauete, befand sich auf der Hütte noch eine kleinere Hütte oder die sogenannte Obenhütte. Man findet solche noch wol auf ältern Kriegsschiffen. Auch standen vormals in der Hütte und auf der Kanpanje kleine Kanonen, die aber wegen der Höhe, ungeachtet es nur höchstens 18-Pfünder waren, dem Schiffe grosse Schwankungen verursachten.

Oben-HÜTTE.

Holl. Boven-hutte.
Dän. Ruffet paa Hytten.
Schw. Bofven-hytta.
Engl. Poop-royal, top-gallant-poop.
Franz. Logements fur la dunette, Dunette fur la dunette.
Ital. Sopra-cafferetto.
Span. Chupeta.
Port. Sobre-tombadilho.

f. die Erklärung unter Hütte.

HÜTTSGASTEN.

Holl. Huts-gaften.
Dän. Hyts-gafter.
Schw. Hytts-gaftor.
Engl. Officers of the coach.
Franz. Officiers de la dunette.
Ital. Offiziali del cafferetto.
Span. Officiales de la toldilla.
Port. Officiaes do tombadilho.

Die Officiere welche ihren Aufenthalt in der Hütte haben.

HYDROGRAPHIE.

Derjenige Theil der mathematifchen Geographie, welcher von der Kenntnifs und Befchiffung des Meers handelt. Man rechnet dahin die Lehren vom Kompafs, den Seekarten, der Loxodromie, den aftronomifchen Beobachtungen, den Berechnungen die folche erfordern, der Beftimmung der Länge und Breite zur See, und überhaupt alle Wiffenfchaften die zur Steuermannskunft erfordert werden, folglich auch die Kenntnifs von der Befchaffenheit der Küften, Infeln, Hafen, Rheden, Flüffe, Bänke, &c.

HYPAFRICUS. f. die Tafel unter dem Artikel Wind.

HYPAQUILO. f. ibid.

HYPARCHONTES.

So hieffen die Rojer bey den alten Griechen. f. Eretai.

HYPARGESTES. f. die Tafel unter dem Artikel Wind.

HYPERA.

Scheinen bey den Griechen die Geitauen und Gordingen der Segel bedeutet zu haben.

HYPERBOREAS. f. die Tafel unter dem Artikel Wind.

HYPEURUS oder HYPEREURUS. f. ibid.

HYPHORMOI. f. Hormoí.

HYPOCOESIAS. f. die Tafel unter dem Artikel Wind.

HYPOCIRCIUS. f. ibid.

HYPOCORUS. f. ibid.

HYPOLIBS. f. ibid.

HYPOLIBONOTUS. f. ibid.

HYPOPHOENIX. f. ibid.

HYPOTHRASCIAS. f. ibid.

HYPOZOMATA, Zofteres, Zomiamata.

Hieffen bey den alten Griechen die Seitenplanken des Schiffs.

HYPPONA.

Scheinen bey den Alten fchwere Laftfchiffe gewefen zu feyn.

J.

J.

JAAPEN. f. Gapen.

JACHT, JACHTSCHIFF.

Holl. Jagt.
Dän. Jagt.
Schw. Jakt.
Engl. Sloop.
Franz. Bateau, yacht.
Ital. Balandra.
Span. Balandra.
Port. Chalupa.

Ein einmaftiges Fahrzeug (Fig. 494.), welches infonderheit in England und Amerika viel gebraucht wird. Auch findet man es häufig in der Oftfee. Es führt ein groffes Giekfegel, ein Topfegel und Bramfegel, und an dem fehr langen Bugfpriet werden etliche Stagfegel und ein Klüver ausgeholt. Es fegelt vortreflich bey dem Winde und wendet fehr leicht. Die Schote des Giekbaums oder die Baumtalje fährt gewöhnlich an einem Leuwagen (Fig. 430.). Vor dem Winde kann die Jacht aber lange nicht fo fchnell fegeln wie bey dem Winde, indem die groffen Stagfegel alsdann unnütz find und das Giekfegel geftrichen werden mufs. Statt deffen aber wird eine Breefock beygefetzt. Die Kutter haben eben folche Takelafche wie die Jachten, allein fie find etwas gröffer und führen 6 bis 18 vier oder fechspfündige Kanonen, auch ift ihre Bauart gänzlich zum Schnellfegeln eingerichtet.

Man gebraucht die Jachten, da fie fehr fchnell fegeln, auch Nachrichten, Paquete und Briefe von einem Ort zum andern zu bringen, und folche nennt man Advisjachten und Poftjachten. Etliche Städte und groffe Herren unterhalten auch Jachten zu ihrer Beluftigung, die man Herrenjachten oder Spieljachten nennt. Es giebt auch Hukerjachten (f. Hukerjacht) und Eisjachten, womit man auf dem Eife fegelt. In *Chapmanns Architectura navalis* findet man die Abbildung einer Jacht, einer Spieljacht, einer Eisjacht und eines Jachtfegels.

JAGD machen, jagen.

Holl. Jagt maaken, Jaagen.
Dän. Giöre Jagt, jage.
Schw. Jaga, jaga efter fienden.
Engl. To chace or to give chace.
Franz. Donner chaffe.
Ital. Dar caza.
Span. Dar caza.
Port. Dar caça.

Ein feindliches Schiff verfolgen.

JAGDTBOLZEN. f. Bolzen.

JAGDTEN.

Keile die zwifchen die Planken und Jagdtbolzen getrieben werden.

JAGDTSTÜCKE. f. Jagers.

JAGDT-TEUFEL. f. Vinnetje.

JAGERS oder Jagdftücke.

Holl. Voor-ftukken, Jaagers.
Dän. Canonerne for i Bogen paa Skeppet.
Schw. Styckerna fram i bogen på fkeppet.
Engl. Bow-chafes.
Franz. Canons de chaffe.
Ital. Cannoni di caccia, cannoni di corfia.
Span. Miras de proa.
Port. Cachorros, peças de caça.

So heiffen die beyden vorderften Kanonen, die zunächft am Vorfteven ftehen. Man bedient fich derfelben infonderheit, wenn man Jagdt auf ein feindliches Schiff macht oder daffelbe verfolgt. Jedes Kriegsfchiff hat aber zu feiner Vertheidigung, wenn es verfolgt wird, auch hinten zwey Kanonen, welches die Hinterftücken oder Kanonen in der Konftapelkammer find.

JAGER, Hering-JAGER. f. Heringsbüfe.

JAGER (auf Schmacken, Kuffen und Hukern).

Holl. Jaager.
Dän. Klyver eller Jager.

Schw. Klyfvert eller Jagare.
Engl. Jib.
Franz. Grand foc.
Ital. Fiocco.
Span. Foque mayor.
Port. Boyarona.

Ist auf diesen Fahrzeugen eben das, was auf andern Schiffen der Klüver ist, oder das vorderste Stagsegel. Der Hals des Jagers wird an dem vordersten Ende des Jagerstocks ausgeholt, so wie auf andern Schiffen der Hals des Klüvers an dem Klüverbaum. Schmacken, Kuffen und Huker haben auch einen Klüver und eine Stagfock. Ersterer ist ein Stagsegel (Fig. 500. d.), dessen Hals an dem äussersten Ende des Bugspriets ausgeholt wird. Der Hals der Stagfock c hingegen fährt an den Vorsteven.

JAGERSTOCK (auf Schmacken und Kuffen.)

Holl. Jaagerstok.
Dän. Klyverbommen eller Jagerstok.
Schw. Kyfverts-bommen, Jagar-stock.
Engl. Jib-boom.
Franz. Bâton de foc.
Ital. Bastone di fiocco.
Span. Botalon de foc.
Port. Páo de boyarona.

Ein kleiner Klüverbaum auf diesen Fahrzeugen, womit der Jager ausgesetzt wird. Dieser Jagerstock fährt aber an der Seite des Bugspriets durch einen eisernen Bügel und kann aus- und eingeschoben werden.

JAGTROSS oder JAGETROSS.

Holl. Jaag-trofs.
Dän. Jagetrodse.
Schw. Jag-träfs.
Engl. Tow-rope.
Franz. Grelin.
Ital. Remolco, Toneggio.
Span. Guindaleza calabrotada.
Port. Virador.

Ein dreyschäftiges oder kabelweise geschlagenes Tau, welches etwas dünner als eine Pferdelinie ist. Man gebraucht solches insonderheit zum Bugsieren und Wurfen.

JAKOBSSTAB, Gradboog, Gradstock.

Holl. Gradstok, Gradboog, Jakobsstaf.
Dän. Gradstok.
Schw. Gradstock.
Engl. Jacob's-staff.
Franz. Bâton de Jacob.
Ital. Balestra.
Span. Balestrilla.
Port. Balestilha.

Ein Werkzeug dessen man sich vormals bediente, die Höhe der Sonne zu finden. Man findet fast in allen ältern Lehrbüchern der Schiffskunst eine genaue und umständliche Beschreibung sowol von der Einrichtung als auch von dem Gebrauch desselben. Da man aber jetzt weit bessere Werkzeuge erfunden hat, die Höhe der Sonne zu beobachten, so ist dieses Instrument gänzlich unnütz geworden. Ich werde daher auch nicht weitläuftig davon reden. Diejenigen welche genauer davon unterrichtet seyn wollen, mögen *Bouguer Traité de Navigation* in 4to, und andere ältere Lehrbücher nachschlagen. Der Jakobsstab (Fig. 611.) besteht aus einem viereckigten Stabe, ungefähr einen Zoll dick und etwa drey Fuss lang, von hartem glattem Holz, auf dessen vier Seiten unterschiedene Masstabe mit ihren Abtheilungen sind, welche ihren Anfang von dem Ende, wo das Auge angesetzt wird, nehmen. Auf diesen Stab werden vier andere, die man Schieber oder Kreuze nennt, gesteckt. Diese sind von unterschiedlicher Grösse und haben in der Mitte ein viereckigtes Loch, durch welche der Stab gehet, so dass sie hin und her geschoben werden können.

Die Figuren 611 und 611* zeigen, wie man dieses Instrument gebrauchte. Der Punct H stellt den Horizont oder die Kimm vor. Wenn man von vorne beobachtet, das heisst wenn man den Stern vor dem Auge hat (dieser unbequeme Gebrauch, woraus viele Fehler entstehen müssen, ist schon in den ältern Zeiten gänzlich abgeschaft), so schiebt man das Kreuz D C so lange, bis die Gesichtslinie, wie man sieht, die beyden äussersten Enden und zugleich die Sonne S und die Kimm H berührt. Der Punct E zeigt alsdann die Höhe der Sonne an, indem man von B bis F zählt, wo sich die Eintheilung des Maasstabs endigt. Wenn man von hintenzu die Beobachtung anstellt (Fig. 611*), so muss das Kreuz D C an das äusserste Ende des Stocks gebracht werden, so dass die Seite desselben mit dem platten Ende des Stocks eine

eine Fläche macht. Alsdann schiebt man das Kreuz J K so lange, bis der Schatten C des ersten Kreuzes das untere Ende des andern berührt, während welcher Zeit die Gesichtslinie des Auges, welches den Horizont H durch die Diopter D sieht, die Linie des Schattens an eben derselben Stelle schneidet. Die Höhe zeigt alsdann der Punct E von der Linie, deren Zahlen bis 90° in F zunehmen. Eine andere Linie, deren Grade bis 0° in F abnehmen, zeigt zugleich das Complement der Höhe oder den Abstand der Sonne vom Zenith.

Eine jede Seite des Stocks hat seine besondere Eintheilung und auch sein besonderes Kreuz. Man findet sehr leicht, welches Kreuz zu jeder Seite gehört, wenn man die halbe Länge des Kreuzes mit der Länge des Stocks von dem Punct wo das Auge angelegt wird bis an dem Punct des 90sten Grades vergleicht. Sind sich diese Längen gleich, so gehört das Kreuz zu der Seite des Stocks.

Vor der Erfindung des Jakobsstabes gebrauchte man auf der See den Sonnenring und das Astrolobium, wovon man noch wenigere Genauigkeit bey der Beobachtung erwarten konnte.

JAPEN. f. Gapen.

JEIN. f. Gien.

JELLE. f. Jolle.

IKRION.

So hiess bey den alten Griechen die Stange, welche zum Flügelspill diente.

INHAFEN. f. Binnen-Hafen.

INHÖLZER.

Holl. Inhouten.
Dän. Indtömmer.
Schw. Inhult.
Engl. Ribs of a ship.
Franz. Membres d'un vaisseau.
Ital. Membri d'un vascello.
Span. Maderas de la ligazon.
Port. Membros do navio.

Der gemeinschaftliche Name für alle einzelne Stücke, aus denen ein Spann besteht, dazu gehören nämlich die Bauchstücke und Pickstücke mit ihren Sitzern und Auflangern. Die Dicke der Inhölzer beträgt gewöhnlich so viel Zoll als der vierte Theil der grösten Breite des Schiffs Füsse hat. Die verkehrten oder obersten Auflanger verjüngen sich aber am Top um $\frac{1}{8}$ dieser Dicke.

INTERLOPER. f. Enterloper.

INTERSCALMIUM.

So hiess bey den Römern der zwischen zwey Riemen befindliche Raum. Die Griechen nannten solchen *dipechaike*.

JOCK oder JOCH.

Holl. Jok, Juk.
Dän. Stilling, Stilladse.
Schw. Ställning.
Engl. Gangboard.
Franz. Echaffaud.
Ital. Ponte, Bazigo.
Span. Andamios.
Port. Andaimes.

So heissen die Queerhölzer (Fig. 601. a.), worauf die Planken einer Stellasche ruhen, welche rund um das Schiff gemacht wird und worauf Zimmerleute und Kalfaterer stehen und an den Seiten des Schiffs arbeiten. Diese Jocken werden von Stützen, deren Fuss gegen die Seite des Schiffs gespickert ist, getragen. Eine solche Stellasche kann man leicht abnehmen und höher oder niedriger machen.

JOCK aufs Steuer setzen.

Holl. Jok op't stuur zetten.
Dän. Sätte en Borgtallie paa Roerpinden.
Schw. Sätta en borgtalja på Roderpinnen.
Engl. To make a preventer tiller-rope.
Franz. Donner une fausse drosse au gouvernail.
Ital. Dar un paranco doppio alla manovella del timone.
Span. Dar un guardian doble a la caña del timon.
Port. Dar hum galdrope dobre a cana do leme.

Heisst an die Ruderpinne eine zweyte Talje oder Steuerreep befestigen, um bey schwerem Wetter den Steurern die Arbeit zu erleichtern.

JOLLE.

JOLLE.

Holl. Jol.
Dän. Jolle.
Schw. Julle.
Engl. Yawl.
Franz. Canot.
Ital. Barca.
Span. Barca.
Port. Hum bote.

Ein kleines einmaſtiges Fahrzeug mit einem Sprietſegel und einer Stagfock. Die nordiſchen Jollen ſind dafür bekannt, daſs ſie gut See halten können. Von letztern findet man eine Abbildung in *Chapmanns Architectura navalis.*

An einigen Orten nennt man auch Jolle ein kleines ofnes Boot, welches zur Ueberfahrt auf Kanälen dient, und denjenigen, welcher daſſelbe mit Riemen regiert, einen Jollenführer. In Hamburg dienen dieſe letztern Jollen hauptſächlich an die in und auſſer dem Hafen liegenden Schiffe zu fahren.

JOLLENFÜHRER.

Holl. Jollen-voerder.
Dän. Jolle-Förer.
Schw. Jull-förare.
Engl. Wherry-man.
Franz. Batelier.
Ital. Barcajuolo.
Span. Barquero.
Port. Barqueiro.

JOLLTAU.

Holl. Joll-touw.
Dän. Jolle, Joll-Toug.
Schw. Julla, Jull-Tåg.
Engl. Girt-line.
Franz. Cartaheu.
Ital. Andrivello, Draglia.
Span. Andarivel.
Port. Andarivello.

Ein Tau welches durch einen einſcheibigten Block fährt, der alsdann ein Jollblock genannt wird. Man findet ſolches unter andern an dem Top der Maſten, und vermittelſt deſſelben wird das erſte Tauwerk und auch die Arbeiter aufgewunden, um ein Schiff anzutakeln. Eine Perſon kann ſich mit einem Jolltau ſelbſt in die Höhe winden. Man macht nämlich an das eine Ende einen Leibknoten, oder ſticht nur einen Knüppel daran, um ſich darauf zu ſetzen, ſo daſs man das Tau zwiſchen den Beinen hat; an das andere Ende holt man alsdann mit den Händen und zieht ſich mit leichter Mühe ſelbſt in die Höhe. Auch an einem Bock ſind Jolltauen (Fig. 60. b b.), vermittelſt welcher derſelbe aufgerichtet und niedergelaſſen werden kann.

JOLLTAUEN an einem Bock.

Holl. Joll-touwen aan een bok.
Dän. Joller.
Schw. Jullar.
Engl. Girt-lines of a gin.
Franz. Cartaheux d'une chevre.
Ital. Ghie della cravia.
Span. Lantias de la cabria.
Port. Lantas da cabrea.

ſ. die Erklärung unter Jolltau.

JOURNAL.

Holl. Journaal.
Dän. Dag-Bog.
Schw. Skepps-Journal.
Engl. Journal.
Franz. Journal.
Ital. Diario.
Span. Diario.
Port. Diario.

Das Journal oder Tagebuch des Schiffs enthält eine genaue Nachricht von allem, was täglich und ſtündlich vorfällt. Dahin gehört inſonderheit die Beſchaffenheit des Windes und Wetters, die Weite die das Schiff geſegelt, der Cours den es geſteuert, die Verbeſſerung welche bey der Berechnung gemacht worden, die gegiſste Latitudo und Longitudo, die beobachtete Latitudo und Longitudo, die Misweiſung des Kompaſſes und ähnliche Dinge. Ebenfalls alles was ſich auf dem Schiffe merkwürdiges zugetragen hat, welche und wie viele Segel man führt, ob man Schiffe, Klippen, Bänke und Land geſehen, ob gelothet worden und wie der Grund beſchaffen geweſen, welche Lage die Küſten gehabt und was dergleichen mehr iſt. Das Journal wird von dem Schiffskapitain geſchrieben. Auf Kriegsſchiffen ſchreibt aber jeder der Schiffsofficiere ſein eignes.

IPEN-

IPENHOLZ oder IPERNHOLZ. ſ. Ipern-Holz.

IRRLICHTER an den Spitzen der Maſten und Nocken der Raaen, Sanct Elmus-Feuer, Helmen-Feuer.

Holl. Vree-vuuren.
Dän. Irviſk, Natte-Lys ſom ſees paa Raae-Nokkerne.
Schw. Lyseldar på toppar och rå-näckor.
Engl. Corpoſant.
Franz. Feu Saint-Elme, Feu-folet.
Ital. Fuoco di Sant Elmo.
Span. Fuego de Sant Elmo.
Port. Fogo de Santo Elmo.

Eine merkwürdige Erſcheinung an den in der Luft erhabenen Körpern, da man nämlich an den Spitzen und Ecken derſelben bey einer Gewitterluft zuweilen rauſchende Flammen ſieht, welche ohne Schaden eine Zeitlang fortdauern. Vornämlich ereignet ſich dieſes bey Stürmen an den Spitzen oder dem Top der Maſten und den Nocken der Raaen.

Schon die Alten bemerkten es oft. Man findet davon Nachrichten beym Seneca, Livius, Plutarch und Plinius. Letzterer erzählt unter andern (*Hiſt. Nat. II.* 37.), er ſelbſt habe Sterne auf den Lanzen der Soldaten und auf den Maſten der Schiffe geſehen, die mit Ziſchen von einem Ort zum andern gehüpft wären. Zween ſolcher Sterne wären Vorbedeutungen einer glücklichen Fahrt und würden von den Schiffern Caſtor und Pollux genannt; einer allein, der Helena hieſſe, bedeute Unglück. In den abergläubiſchen Zeiten wurde es für die Erſcheinung eines Heiligen gehalten und daher von den Spaniern, Portugieſen und Italienern *Corpo ſanto* genannt, wovon der engliſche und franzöſiſche Name *Corpoſant* ebenfalls herzuleiten iſt. Der Name *Elmo, Telmo* oder *Hermo* iſt allem Anſehn nach das verſtümmelte Helena der Alten.

Seitdem der Blitz als eine elektriſche Erſcheinung bekannt iſt, ſind auch die Irrlichter den Phänomenen des elektriſchen Lichts gemäſs, als Zeichen der in Spitzen und Ecken eindringenden Elektricität angeſehen worden. Eine Spitze nimmt, nicht ſowohl aus den Wolken ſelbſt, als vielmehr aus der um ſie verbreiteten Luft, die Mittheilung der Elektricität ſehr leicht und auf eine groſſe Entfernung an. Wenn daher dieſe in der Luft vertheilte Elektricität ſtark iſt, wie bey einem durch Wind, Wetterleuchten u. ſ. w. zertheilten Gewitter, und der Wind immer neue Luft herbey führt, ſo ſaugen die dazu geſchickten Spitzen unaufhörlich Elektricität ein und zeigen den ſchwirrenden Luftſchein. Aus den von Dr. *Reimarus* (in ſeinem berühmten Werke vom Blitze, S. 32-37 Erfahr. S. 73. u. f.) angeführten Erfahrungen ergiebt ſich, daſs die Irrlichter gemeiniglich bey ſtarkem Winde erſcheinen, von demſelben aber nicht bewegt werden, und daſs man ſie als Zeichen eines abnehmenden oder ſich zertheilenden Gewitters anſehen kann. Hiemit ſtimmt auch die Meynung erfahrner Seeleute überein.

ITALIOTA.

Der Name gewiſſer groſſer Fahrzeuge bey den Alten.

JUCK. ſ. Jock.

JUDASOHREN. ſ. Klüshölzer.

JUFFER. ſ. Jungfer.

JUGA.

So hieſſen die Duften oder Ruderbänke bey den Römern, ſie wurden auch *tranſtra* genannt, und bey den Griechen *Edolia* und *Selmata*.

JULOPEZA.

Der Name gewiſſer Fahrzeuge bey den Alten.

JUNGE, Schiffs-JUNGE.

Holl. Jong, Scheeps-jong.
Dän. Skibsjunge.
Schw. Skepps-gäſſe.
Engl. Boy, Cabin-boy.
Franz. Mouſſe de la chambre.
Ital. Garzone, ragazzo.
Span. Muchacho (*auf Kriegsſchiffen* paje).
Port. Moço (*auf Kriegsſchiffen* pagem).

Knaben von 7 bis 9 Jahren, die dem Kapitain und übrigen Schiffsofficieren zur Aufwartung dienen. Auf Kauffahrern trifft man gewöhnlich nur einen Kajüts-Jungen oder Kajütswächter an, für den Kapitain. Auf groſſen Schiffen aber befindet ſich auſſer dem Kajütswächter noch ein Hofmeiſter, auch halten ſich mehrere Schiffsofficiere

ciere einen eigenen Jungen, so giebt es z.B. Bootsmanns-Jungen, Kochs-Jungen &c. Bey jeder Back ist ebenfalls ein Junge, welcher der Backs-Junge genannt wird.

JUNGFER.

Holl. Juffer.
Dän. Jomfru.
Schw. Jungfru.
Engl. Dead-eye.
Franz. Cap-de-mouton
Ital. Bigotta.
Span. Bigota.
Port. Bigota.

Eine Art runder Block, der mehr Breite als Dicke hat (Fig. 515. A.), oder der wie eine abgeplattete Kugel gestaltet ist. Durch denselben sind an den platten Seiten drey Löcher in der Gestalt eines Dreyecks gebohrt, wodurch die Taljereepen a a geschoren werden. Um die gröfste Ründung ist eine Keep gemacht, damit das Wandtau k oder auch die Puttingen darum gelegt werden können. Diese Keep geht um diejenigen Jungfern, um welche das Wandtau liegt, nicht rund um, sondern solche sind nur bis an die Stelle gekeept, wo das Hartbindsel h h liegt, nämlich damit solches desto fester gemacht werden könne. Diese platte Stelle wird das Herz der Jungfer genannt. Die Jungfern dienen hauptsächlich dazu, die Wandtauen anzusetzen oder zu spannen. Zu jedem Wandtau werden, wie man Fig. 515. sieht, zwey Jungfern erfordert. Um die oberste ist das Wandtau gestroppt und um die unterste liegt das Puttingeisen, vermittelst welches sie an die Seite des Schiffs befestigt wird. Die untersten Jungfern der Marswandtauen liegen auf eisernen Platten und haben ebenfalls ein Puttingeisen (Fig. 187. a a.), welches durch die eiserne Platte und das Mars geht, wie man Fig. 603. sieht. In das Auge werden Puttingtauen b b b gehakt oder auch an dasselbe gestroppt.

JUNKE.

Holl. Jonk.
Dän. Junk, et Slags Fartöi i China.
Schw. Junk, et stort chinesiskt Fartyg med matte segel.
Engl. Chinese Junk.
Franz. Jonque.
Ital. Junca.
Span. Junca.
Port. Junca.

Ein Chinesisches Fahrzeug (Fig. 502.), welches 100 bis 200 Lasten führen kann. Die Bauart desselben ist äusserst plump. Es hat einen platten Boden und der Vordertheil hat fast eben solche Gestalt wie der Hintertheil. Beyde schiessen sehr weit aus und haben eine grosse Gilling oder vielmehr eine Art Gewölbe, worauf sie ruhen. Hinten befindet sich über dem Steuer eine Art Kajüte.

Diese Fahrzeuge haben oftmals hölzerne Anker, wovon sowohl die Arme als auch der Schaft aus sehr schwerem hartem Holz gemacht sind. Ausser dem Grossen, dem Fock- und dem Besahnmast (welche eigentlich nur Bäume sind, wovon die Aeste und das Bork abgenommen worden) haben sie vorne noch eine Art Ausleger, der die Stelle eines Bugspriets vertritt. Derselbe steht aber nicht gerade vorne heraus, sondern etwas nach der Steuerbordseite hin. Jeder Mast hat nur zwey Wandtaue, die manchmal beyde an der Luvseite festgemacht werden, und das Drehreep der Raa vertritt, wenn solche aufgehiesst worden, die Stelle eines dritten Wandtaues.

Die Raaen fahren am vierten Theil ihrer Länge am Mast. Die Segel sind von Matten gemacht, die der Breite nach an ein Bambusrohr genähet werden, so dass sich zwischen zwey Matten jederzeit ein Bambusrohr befindet. Das obere Ende ist an die Raa gebunden und das untere an einen Stock der etwas dicker ist als die übrigen Bambusröhren. Bey jedem Bambusrohr liegt ein hölzerner Reif um den Mast, der das Segel an denselben hält. Unten an dem Stock befindet sich an beyden Seiten des Segels eine Art Schenkel von Holz, woran ein Tau gestochen wird, das oben am Mast befestigt ist, vermuthlich das Segel wegen seiner grossen Schwere mit zu tragen. An der Leeseite ist eine Art Bulien, wovon die Sprüten an die Enden aller Bambusröhren gestochen sind. Das grosse Segel und das Focksegel ist viereckigt. Der Besahnmast hat aber eine Art Gaffelsegel von groben baumwollenem Zeuge, und davon ist das grosse Marssegel der Klüver und die Blinde ebenfalls gemacht. Zum Winden des Tauwerks dienen fünf bis 6 Bratspille, oder vielmehr Krüppelspille, die theils vor, theils hinter den Masten stehen. Nach Ansons Bericht sind diese elenden Fahrzeuge die vornehmsten in China, und selbst die Kriegsschiffe sind blos Junken, die höchstens mit 8 bis 10 Vierpfündern armirt sind. Ausser

Auffer den Junken find in China noch kleinere Fahrzeuge unter dem Namen Schampanen bekannt.

Die Japanefifchen Fahrzeuge find, fo viel man davon aus Reifebefchreibungen weifs, faft auf eben folche Weife wie die Chinefifchen Junken, wenigftens eben fo plump und zur Seefahrt ungefchickt gebauet.

JÜTTE, taube JÜTTE.

Holl. Jut.
Dän. Davit, eller Devitz i Barcaffen.
Schw. David.
Engl. The davit in a long boat.
Franz. Davier ou Davied.
Ital. Arganello.
Span. Gabiete de la lancha.
Port. Gabieta.

Eine kurze und etwas gekrümmte Sparre von ftarkem Holz, an derem einen Ende fich eine Scheibe befindet. Sie wird gebraucht wenn man den Anker im Boot lichtet. Man fetzt nämlich die Jütte hinten ins Boot, fo dafs das Ende, woran die Scheibe befindlich, etwas über den Spiegel des Boots ragt. Ueber die Scheibe legt man alsdann das Bojereep und windet mit dem Bratfpill darauf. Auf vielen Schiffsböten und Barkaffen findet man auch in diefer Abficht eine ftarke Scheibe am Hinterfteven (Fig. 295. ff.) und auch am Vorfteven.

Aehnliche aber gerade Jütten gebraucht man auch in den Marffen, die Luvpardunen auszufetzen oder zu fpannen, ftatt der Scheibe befindet fich aber gewöhnlich nur ein gabelförmiger Einfchnitt an denfelben. In diefen fafst man die Pardun unter dem Mars und holt alsdann das Ende der Jütte, vermittelft eines Takels das an der Stengenwand befeftigt ift, in die Höhe, das andere Ende ift im Mars feft. Auf folche Weife werden die Pardunen nicht allein mehr gefpannt, fondern auch weiter von der Seite des Schiffs entfernt, wodurch die Maften mehr Haltung bekommen, weil der Winkel den fie mit diefen machen alsdann gröffer wird.

Auf Tjalken und Schmacken gebraucht man eine Jütte den Anker aufzufetzen oder zu kippen. Diefe vertritt die Stelle des auf andern Schiffen gebräuchlichen Penterbalkens.

JÜTTE der Luvpardunen.

Holl. Jut.
Dän. Stræber udi Märfet.
Schw. Dävert.
Engl. Outrigger.
Franz. Boutehors, boutelof ou portelof.
Ital. Lancialuolo o mijotto dei patarazzi.
Span. Horqueta ó Horquilla.
Port. Forqueta dos brandaes.

f. die vorhergehende Erklärung.

JÜTTE (auf Schmacken und Tjalken).

Holl. Jut.
Dän. Dævis-Bielke, Penter-Bielke.
Schw. Penter-bjelke, Davids-bjelke.
Engl. Fifh or davit.
Franz. Machine employée fur les bâtimens Hollandois à lever l'ancre par les pattes, & à la traverfer. Cette machine eft remplacée chez les françois par un palan nommé candelette.
Ital. Pefcante.
Span. Pefcante de una Semaca para arronzar el ancla.
Port. Pao de ferviola.

f. die vorhergehende Erklärung.





K.

KAAG.

Holl. Kaag.

Ein einmaftiges holländifches Fahrzeug. Es ist beynahe wie eine Schmack gebauet, aber etwas kleiner und führt nur einen Maft mit einem Sprietfegel, auch hat es hinten kein Heck fondern die Ruderpinne kann über Bord gedrehet werden. Es hat übrigens eben fo wie die Schmack ein Roof und an beyden Seiten Schwerdter. Der Schiffer wird der Kaagmann genannt, eben fo fagt man auch Schmackmann. Die Kaagen find nur Binnenlander, man findet fie vornämlich in Vlieland und im Teffel.

KAAK.

Holl. Kaak.
Dän. En haard Byge.
Schw. Häftig By.
Engl. A heavy guft or fquall of wind.
Franz. Grain pefant.
Ital. Rafago forte.
Span. Turbonada fuerte.
Port. Rajada forte.

Eine fchwere Bö.

KAAP.

Holl. Kaap.
Dän. Forbierg, Kap.
Schw. Lands-udd, Cap.
Engl. Cape.
Franz. Cap.
Ital. Capo.
Span. Cabo.
Port. Cabo, ponta de terra.

Eine in die See ragende hohe Spitze des Landes.

Zum KAAP fahren, KAAPEN. f. Kapern.

KAAPSTANDER. f. Erdfpill.

KABBELN, die See KABBELT, oder die See geht KABBEL.

Holl. De zee kabbelt.
Dän. Söen kabbler.
Schw. Sjön kabblar.
Engl. The wind rifes againft the fea.
Franz. Deux mers fe battent.
Ital. Vento e mare ftà in contrafto.
Span. Ay contrafte de mar.
Port. O mar eftá em contrafte.

Wird von der See gefagt, wenn die Wellen gerade gegen einander laufen. Solches kann gefchehen, wenn der Wind eine Zeitlang aus einer Himmelsgegend gewehet hat und fich alsdann plötzlich nach der entgegenftehenden Gegend wendet Auf folche Weife fpringt das Waffer manchmal 15 bis 20 Fufs hoch.

KABBELSEE.

Holl. Kabbel-zee.
Dän. Kabbel Söe.
Schw. Kabbel Sjö.
Engl. Turbulent motion of the fea, or running in heaps.
Franz. Clapotage.
Ital. Contrafto di mare.
Span. Mar encontrada, contrafte de mar.
Port. Contrafte de mar.

Eine See welche kabbelt.

KABEL. f. Ankertau.

KABELAAR, Kabelaring, Kabellarga.

Holl. Kabelaring.
Dän. Kabelaring.
Schw. Kabellarium.
Engl. Voyal.
Franz. Tournevire.
Ital. Capo piano.
Span. Virador de combes.
Port. Cabo de ala e larga.

Da auf groffen Schiffen das Ankertau viel zu dick und unbiegfam ift, als dafs es fich follte um das Gangfpill (Fig. 22. e e) winden laffen, fo gebraucht man dazu eine Kabelaar. Diefe ift ein verhältnifsmäffig dünneres Tau f f f, ungefähr 2 bis 3 Zoll im Durchmeffer, deffen Enden entweder zufammengefplifst oder auch mit Augfpliffun-

spliſſungen (Fig. 215. q. q.) verſehen ſind, die mit einem Reiher r r verbunden werden. Letzteres iſt gewöhnlich auf groſſen Schiffen Gebrauch, wo die Kabelaring verhältniſsmäſſig ſchwerer zu regieren iſt. In jeder Weite von 5 Fuſs befinden ſich an der Kabelaar, Mäuſe (Fig. 22. d. d d. und Fig 215. s.). Soll nun das Ankertau mit der Kabelaar eingewunden werden, ſo ſchlägt man dieſelbe etliche mal um das Gangſpill und windet darauf, während welcher Zeit etliche Matroſen ſolche an das Ankertau nähen oder ſeiſen, das heiſst jeder derſelben nimmt eine Seiſing oder Schwieping (Fig. 22. b. b.), welche er um das Ankertau a a und die Kabelaring ſchlägt, ſo daſs nämlich dieſe Seiſing vor einer Maus zu liegen kömmt. Die beyden Enden der Seiſing hält er aber mit der Hand feſt zuſammen und geht damit, ſo wie die Kabelaring durch das Gangſpill weiter eingewunden wird, bis an die Luke g g, welche zum Kabelgat führt. Iſt das Ankertau nun auf ſolche Weiſe weit genung eingewunden, ſo wird daſſelbe geſtoppt (ſ. Anker No. 122.) und die Kabelaring wieder weggenommen.

Die KABELARING verfangen. ſ. Verfangen.

Die KABELARING verſeiſen. ſ. Verſeiſen.

KABELARSEISING. ſ. Seiſing.

KABELGARN. ſ. Kabel-Garn.

KABELGASTEN. ſ. Bootsmannsgaſten.

KABELGAT.

Holl. Kabelgat.
Dän. Kabelrum, Kabelgat.
Schw. Tågrummet.
Engl. The cable ſtage.
Franz. Foſſe aux cables.
Ital. Camera o foſſa delle gomene.
Span. Pañol de los cables.
Port. Paiol das amarras.

Eine Abtheilung im Raum wo die Ankertaue liegen. Dieſe befindet ſich auf Kriegsſchiffen gewöhnlich vorne unter der Kuhbrücke hinter der Hell und pflegt ſtatt des Fuſsbodens ein Röſterwerk zu haben, damit das Waſſer von den naſſen Tauen abziehen kann. In oder nahe bey demſelben wird auch das vorräthige Tauwerk zur Takelaſche verwahrt. Wegen des auſſerordentlichen Gewichts der Ankertaue hat man ſeit kurzem angefangen das Kabelgat der Mitte des Schiffs näher zu bringen, damit die Laſt verhältniſsmäſſiger vertheilt werde und das Schiff weniger Gefahr habe, den Rücken zu brechen. ſ. Katzenrücken aufſtechen und Stauung.

KABELKLEID.

Holl. Kabel-kleed.
Dän. Klædning paa Toug.
Schw. Klädning.
Engl. Service of a cable.
Franz. Fourrure des cables.
Ital. Faſciatura dei capi.
Span. Forro de los cables.
Port. Forro das amarras.

Die Bekleidung eines Kabels oder Ankertaues, ſ. die Taue bekleiden und Anker No. 69.

KABELKOT. ſ. Kabelgat.

KABELLÄNGE.

Holl. Kabel-Lengte.
Dän. Kabel-Længde.
Schw. Kabellängd.
Engl. A cable's length.
Franz. Un cable, une encablure.
Ital. Lunghezza d'una gomena.
Span. Largura de un cable.
Port. Longura da amarra.

Die gewöhnliche Länge der Kabel oder Ankertaue iſt 150 Faden, doch werden auf etlichen Schiffen auch Ankertaue von 120 Faden gebraucht. Schiffe die in Schlachtordnung ſegeln, ſind eine Kabellänge von einander entfernt, damit ſie Platz haben ihre Evolutionen zu machen und auch nahe genung unter einander um ſich beyſtehen zu können.

KABELRAUM. ſ. Kabelgat.

KABELTAU. ſ. Anker No. 57.

KABELWEISE geſchlagenes Tauwerk.

Holl. Kabelwyze geſlagen Touw.
Dän. Kabelviis ſlaaet.
Schw. Kabelvis ſlagit.

Engl.	Cable-laid cordage.
Franz.	Cordage deux fois commis.
Ital.	Capo due volte commesso.
Span.	Cabos calabrotados.
Port.	Cabos calabroteados.

So nennt man alles Tauwerk welches zweymal zusammengedrehet worden. Jedes kabelweise geschlagene Tau besteht aus drey Kardeelen, wovon jedes wieder drey Duchten hat (s. Zusammendrehen). Alle Ankertaue und Pferdelienen sind kabelweise geschlagen, auch die Lothlienen. Die Engländer schlagen auch die Wandtauen kabelweise. Die übrigen Taue sind trossweise geschlagen oder bestehen blos aus drey zusammengedreheten Duchten. s. Tau.

Ein KAHLES Schiff.

Holl.	Kaal Schip.
Dän.	Aftaklet Skib.
Schw.	Kal eller aftaklat skepp.
Engl.	An unrigged ship.
Franz.	Un vaisseau degreé, degarni.
Ital.	Nave disarmeggiato.
Span.	Navio desaparejado.
Port.	Navio desaparelhado ou sem aparelho.

Ein Schiff das abgetakelt ist (s. Abtakeln), oder welches durch Sturm oder andere Zufälle seine Takelasche verlohren hat. Eben so versteht man unter kahle Raa, eine Raa ohne Segel und Tauwerk; unter kahlen Bug, einen Bug ohne Anker; unter kahle Stenge, eine Stenge ohne Mars und Wandtauen.

KAHN.

Holl.	Schuit, Boot.
Dän.	Baad.
Schw.	Båt.
Engl.	Boat.
Franz.	Bateau.
Ital.	Battello.
Span.	Batel, barco.
Port.	Barca, batel.

Der allgemeine Name für ein kleines Fahrzeug ohne Mast und Segel, dessen man sich auf kleinen Flüssen zu verschiedenen Bedürfnissen bedient. Die Kähne sind bald grösser bald kleiner, je nachdem sie zu diesem oder jenem Gebrauch bestimmt sind; darinn aber stimmen sie alle überein, dass sie länglicht und schmal sind einen flachen Bord haben, aus einem Boden, Kniestücken und Seitenplanken zusammengesetzt sind und kein Steuer haben, sondern mit Riemen und Staken gelenkt und gefahren werden. Es giebt welche, worinn viele Personen und Sachen Platz haben. Man hat aber auch so kleine, in denen höchstens zwey Personen fahren können. Man hat auch Kähne die aus einem Baum gemacht sind.

Auf der Ober-Elbe, Oder, Weser, Havel, Spree &c. versteht man unter Kähne auch mittelmässige und zuweilen grosse Fahrzeuge mit einem Mast. Sie sind ohne Deck, unten flach und nur höchstens 5 bis 6 Fuss hoch. Das Steuer ragt hinten sehr lang hervor. Bey Mangel des Windes werden sie gezogen und in flachem Wasser mit Staken fortgestossen. Man sehe ein mehreres hievon unter Elbkahn.

KAI-DRAI.

Ist in Holland ein kleines Boot, welches längst den Kajen und an die Schiffe fährt und Lebensmittel feil hat.

KAJAGER.

Ein 14 bis 16 Fuss langer Kahn in Holland. Bey den Punten im holländischen Amerika dient auch der Kajager statt eines Boots.

KAJASSEN.

Grosse Fahrzeuge mit einem niedrigen Bord, dergleichen Aly-Bey im Jahr 1770 hatte. Mit siebenzehn dergleichen kanonirte er Seyde. Vielleicht ist das Wort Kajasse von Galeasse herzuleiten.

KAJE.

Holl.	Kaai.
Dän.	Losseplads, Kai eller Strandbred beklæd med Steen.
Schw.	Kaj.
Engl.	Wharf or key.
Franz.	Quai.
Ital.	Molo.
Span.	Muelle.
Port.	Caes.

Ein

Ein Mauerwerk von Steinen, welches um einen Hafen oder längst dem Ufer desselben aufgeführt wird, um das Wasser in seinem Fluthbette zu erhalten und die Waaren daselbst aus- und einladen zu können. In dem Mauerwerk befinden sich Treppen, damit man bey jeder Höhe des Wassers in die Fahrzeuge steigen kann. In den Kajen sind Anker mit Ringen eingemauert, damit Fahrzeuge daran festgebunden werden können. Die Strasse eines so eingeschlossenen Ufers oder die auf demselben stehende Reihe von Häusern wird auch eine Kaje genannt.

Schiffe die sich der Kajen zum Aus- oder Einladen bedienen, müssen eine Abgabe bezahlen, welche das Kajengeld genannt wird. Kajenmeister ist derjenige, welcher die Aufsicht über die Kajen hat. An etlichen Orten versteht man auch so viel darunter als Hafenmeister.

KAJENGELD.

Holl. Kaai - geld.
Dän. Kaj - penniger, Brotold.
Schw. Kaj - penningar.
Engl. Wharfage.
Franz. Quayage.
Ital. Diritto del ripaggio.
Span. Derecho del muelle.
Port. Direito que pagaõ as embarcações por se servirem dos cais.

ſ. die Erklärung unter Kaje.

KAJENMEISTER.

Holl. Kaaimeester.
Dän. Kaj - Mester, Losse - Plads Reignskabs-Förer.
Schw. Kaj - mästare.
Engl. Wharfinger.
Franz. Le Maître ou le garde du quai.
Ital. Maestro del molo.
Span. Mestre del muelle.
Port. Mestre do caes.

ſ. die Erklärung unter Kajen.

Die Raaen KAJEN.

Holl. De Raaen kaaien.
Dän. Kaye Raaerne.
Schw. Kaja Rårna.
Engl. To set the yards a - peek.
Franz. Mettre les vergues en pantenne.
Ital. Imbruncare i pennoni.
Span. Amantillar y bracear las vergas al largo del navio.
Port. Amantilhar e braciar as vergas na longura do navio estando no porto.

Die Raaen nach der Länge des Schiffs oder parallel mit dem Kiel brassen und auftoppen, damit solche den vorbeyfahrenden Schiffen in einem Hafen nicht hinderlich sind.

KAJER.

So heisst auf der Insel Ceilon der Bast des Kokosbaums, wovon Taue gemacht werden.

KAJER (auf Schmacken und Kuffen).

Holl. Kajer, Brassen.
Dän. Braser.
Schw. Brassar.
Engl. Braces.
Franz. Bras.
Ital. Braccj.
Span. Brazos.
Port. Braços.

Ein Tau, welches bey der Breefock oder dem Raasegel dieser Fahrzeuge die Stelle der Brassen vertritt. Es ist ein einfaches Tau, welches an den Bord des Schiffs gehakt wird, von da fährt es durch einen am Ende der Raa befindlichen Block und wieder zum Schiff hinunter, woselbst es angeholt wird. Eine Raa, die einen Kajer hat, braucht keine Toppenants, weil solcher auch die Stelle derselben vertritt.

KAIK, KAIKE.

Der Name eines Boots oder kleinen Fahrzeugs, dessen sich die Kosacken auf dem schwarzen Meer zum Kapern oder zum Kriege bedienen. Es ist mit Thierhäuten bekleidet und führt ungefähr 40 bis 50 streitbare Männer.

KAJÜTE.

Holl. Kajuit.
Dän. Kahyt.
Schw. Kajuta.
Engl. Cabbin.

Franz.

Franz. Chambre.
Ital. Camera.
Span. Camara.
Port. Camara.

Der Platz oder das Zimmer ganz hinten im Schiff, wo ſich der Kapitain und die übrigen Schiffsofficiere aufhalten. Dieſes Zimmer bekömmt durch mehrere Fenſtern von hinten Licht. Auf Kauffahrern befindet ſich nur eine Kajüte und an den Seiten und vor derſelben ſind Kammern und Kojen für die Schiffsofficiere und Paſſagiere eingerichtet. Kriegsſchiffe mit einer Schanze und Hütte haben auch zwey Kajüten. Die untere oder die groſſe (Fig. 93. m-m.) dient gewöhnlich zum Speiſeſahl. Sie befindet ſich über der Konſtapelkammer und nimmt den hinterſten Theil der Schanze ein. Ueber dieſer groſſen iſt die kleine Kajüte (Fig. 93. n n.), welche eigentlich den Wohnplatz oder das Zimmer des Kapitains iſt. Sie macht den Hintertheil der Hütte aus. ſ. Hütte und Gallerie.

Groſſe KAJÜTE oder untere KAJÜTE.

Holl. Groote Kajuit.
Dän. Store Kahyt.
Schw. Stora Kajutan.
Engl. Ward room, great cabbin.
Franz. Grande chambre.
Ital. Camera grande.
Span. Camara baja.
Port. Camara de baixo.

ſ. die Erklärung unter Kajüte.

Die obere KAJÜTE.

Holl. Bove-Kajuit.
Dän. Chefs Kahyten.
Schw. Campagne Salen eller den commenderande Officerarens Kajuta.
Engl. Coach or cabbin on the quarter deck.
Franz. Chambre de conſeil.
Ital. Camera del caſſeretto.
Span. Camara alta.
Port. Camara decima ou rabada.

ſ. die Erklärung unter Kajüte.

KAJÜTWÄCHTER.

Holl. Kajuitwagter, Kajuitjonge.
Dän. Kahyt-Junge, Kahyt-Vogter.
Schw. Kajut-pojke.
Engl. Cabin-boy.
Franz. Mouſſe de la chambre.
Ital. Ragazzo della camera.
Span. Paje de la camara.
Port. Pagem da camara, moço do capitaõ.

Der Schiffsjunge den der Kapitain zu ſeiner Aufwartung in der Kajüte hält. Auf groſſen Schiffen befindet ſich auſſer dieſem noch ein Hofmeiſter.

KAKEN (auf Heeringsbüſen).

Holl. Kaaken.
Dän. Ganne og nedſalte Sild.
Schw. Inſalta ſill.
Engl. To gut and ſalt herrings in order to barrel them.
Franz. Caquer le harang.
Ital. Acconciare e ſaleggiare le aringhe.
Span. Preparar y ſalar los arenques para embarrilarlos.
Port. Salgar os arenques.

Den Heringen die Keſen ausſchneiden und ſie einſalzen. Diejenigen welche dieſe Arbeit verrichten werden Kaker genannt. ſ. Büſe.

KALB eines Raperts.

Holl. Kalf.
Dän. Bryſtet.
Schw. Bröſtet.
Engl. Tranſom.
Franz. Entretoiſe.
Ital. Calaſtrello.
Span. Teleron.
Port. Talheira, traveſſa.

ſ. die Erklärung unter Rapert.

KALBEN, KALVEN.

Holl. Kloſſen, Kalven.
Dän. Kloſſer der ſættes imellem.
Schw. Klåſſar.
Engl. Chocks.
Franz. Entremiſes, clefs.
Ital. Incimenti.
Span. Entremiches.
Port. Chaſſos.

So

So nennt man überhaupt kleine Stücke Holz, womit man die Innhölzer ergänzt und ausfüllt, wenn ſie nicht lang und krumm genug ſind, oder zur Feſtigkeit zwiſchen dieſelben treibt. Man verbindet auch damit die Scherben oder Laſchen derſelben, wenn nämlich die Inhölzer nicht zureichen.

KALBEN des Bratſpills. ſ. Klampen des Bratſpills.

KALFATBANK. ſ. Kalfat-Bank.

KALFATBÜTTE. ſ. Kalfat-Bütte.

KALFATEN, KALFATERN.

Holl. Kalfaaten.
Dän. Kalfatre, digte.
Schw. Kalfatra, drifva.
Engl. To calk.
Franz. Calfater.
Ital. Calafatare.
Span. Calafatear.
Port. Calafetar.

Heiſst an einem Schiffe die Nathen oder Fugen mit Werg verſtopfen, ſolche nachher mit kochendem Pech überziehen und das Pech, welches neben den Nathen auf den Planken ſitzen bleibt, mit Schrapern abſchaben. Das Werg wird mit den Kalfateiſen, worauf mit dem Kalfathammer geſchlagen wird, in die Nathen getrieben. Die Figur 128 zeigt dieſes deutlicher. In Holland, Frankreich, Spanien, Portugal und in etlichen andern Ländern giebt es eigene Arbeiter, welche die Schiffe kalfaten, und ſolche werden Kalfaterer genannt. An ſolchen Orten aber, wo eben keine Kriegsſchiffe erbauet werden, wie z. B. in Hamburg, verrichten die Schiffszimmerleute dieſe Arbeit ſelbſt. Die Kalfaterer gebrauchen zum Kalfaten vier Arten Eiſen, das erſte iſt das ſogenannte Schereiſen oder Scharfeiſen, welches die Geſtalt eines kleinen eiſernen Betels hat (Fig. 490.). Die Schneide deſſelben iſt ſcharf und damit werden zuerſt die Nathen etwas ausgehauen, ſo daſs ſie ungefähr die Geſtalt eines V bekommen. Es geſchieht ſolches, damit das Werg deſto feſter und tiefer in das Innere der Nath getrieben werden kann, doch muſs man ſich in Acht nehmen, daſs die Oefnung nicht zu weit werde.

Wenn die Nathen auf ſolche Weiſe ausgeſchlagen ſind, ſo wird mit dem ſtumpfen Kalfateiſen, welches ebenfalls ein eiſerner Betel iſt (Fig. 491.), der aber eine ſtumpfe Schneide hat, das erſte Werg eingetrieben.

Das dritte Eiſen iſt das ſogenannte Rabatteiſen. Dieſes hat in der Mitte der Bahn oder der ſtumpfen Schneide entweder einen einzigen Kerb (Fig. 492.), nach der Länge der ganzen Bahn, oder auch einen doppelten (Fig. 493.). Mit dieſem wird das übrige Werg eingeſchlagen und die Nathen vollends dicht gemacht.

Das Spikereiſen (Fig. 489.) iſt das kleinſte von allen, es hat entweder eine ſehr ſchmale und gerade oder auch eine halbrunde Schneide, und dient dazu, das Werg bey den Spikern und hölzernen Nageln einzuſchlagen. Die Kalfaterer gebrauchen auch einen Nathhaken (Fig. 626.), womit ſie das alte Werg aus den Nathen reiſſen. ſ. Nathhaken. Bey groſſen Schiffen, deren Seitenplanken ſehr dick ſind, wird ſtatt des Rabatteiſens das Werg mit einem Klameieiſen (Fig. 108.) eingetrieben. Die Bahn deſſelben hat ebenfalls ein oder zwey Kerben oder Rillen. Es iſt aber ein eiſerner Stiel daran, womit ein Arbeiter ſolche auf die Nath hält, während daſs ein anderer mit einem eiſernen Moker darauf ſchlägt.

KALFATERER.

Holl. Kalfaateraar.
Dän. Kalfatrer.
Schw. Kalfatare, Kalfat-mäſtare.
Engl. A calker or caulker.
Franz. Maître calfat.
Ital. Maeſtro calafate.
Span. Calafate.
Port. Calafate.

ſ. die Erklärung unter Kalfaten.

KALFATEISEN.

Holl. Kalfaat-yzer.
Dän. Kalfater-jern.
Schw. Digt-jern, drif-jern.
Engl. Calking-iron.
Franz. Fer à calfat.
Ital. Ferro di calafate.
Span. Hierro de calafate.
Port. Ferro de calafate.

Der allgemeine Name aller Eiſen, womit das Werg in die Nathen getrieben wird. ſ. Kalfaten.

KALFAT-

KALFATHAMMER. ſ. Kalfat-Hammer.

KALIBER.

Holl. Kaliber.
Dän. Caliber.
Schw. Caliber.
Engl. Size of a bullet, bore of a cannon.
Franz. Calibre.
Ital. Calibro.
Span. Calibre.
Port. Calibre.

Der Kaliber einer Kugel iſt der Durchmeſſer, auch das Gewicht derſelben. Eben ſo verſteht man unter Kaliber der Kanone den Durchmeſſer von dem Lauf derſelben.

KALIBER oder KALIBERRING. ſ. Kugellehre.

KALKER. ſ. Kaker.

KALMEIEN. ſ. Balkkuntjes.

KALMTE. ſ. Stille. Meers-Stille.

KALON.

☛ Scheint bey den alten Griechen eine Art Rack bedeutet zu haben, womit die Raaen an den Maſt befeſtigt wurden.

KAMBAHRS. ſ. Kombehrs.

KAMBÜSE. ſ. Kombüſe.

KAMEEL.

Holl. Kameel.
Dän. Kameel.
Schw. Kamel.
Engl. Camel
Franz. Chameau.
Ital. Cammello.
Span. Camello.
Port. Camello ou embarcaçaõ grande de Amſterdaõ para alçar os navios.

Eine Maſchine ſchwer beladene Schiffe in die Höhe zu lichten und ſolche über Untiefen zu bringen. Sie beſteht aus einem platten Fahrzeuge (Fig. 488.) oder einer Art Kaſten, der ungefähr 127 Fuſs lang iſt. An dem einen Ende hat er 22 Fuſs und an dem andern 13 Fuſs Breite bey einer Tiefe von 11 und 13 Fuſs. Die eine Seite der Maſchine iſt nach der Form eines Schiffs geſtaltet, ſo daſs die Seiten deſſelben daran paſſen. Die andere Seite iſt aber beynahe ſenkrecht. Der inwendige Raum beſteht aus 8 Abtheilungen, die durch waſſerdichte Schotten von einander getrennt ſind. Jede dieſer Abtheilungen kann man durch Ausziehung eines an der Seite befindlichen Zapfens oder Spundes voll Waſſer laufen laſſen. Durch das Kameel gehen auch zwanzig Koker. Will man nun ein Schiff in die Höhe lichten, ſo wird an jede Seite deſſelben ein Kameel gelegt, und durch die Koker ſtarke Taue geſchoren, welche von dem Koker des einen Kameels unter den Kiel des Schiffs durch nach dem Koker des andern fahren. Die Abtheilungen im Raum werden alsdann voll Waſſer gelaſſen und die Taue, vermittelſt der oben auf dem Kameel ſtehenden Spillen, ſteif angeholt, damit ſich die Kameele folgends dicht an das Schiff legen. Hierauf wird das Waſſer wieder ausgepumpt und die Kameele fangen folglich an zu ſteigen und heben das zwiſchen ihnen befeſtigte Schiff mit in die Höhe, ſo daſs es über ſeichte Stellen gehen kann. Auf ſolche Weiſe werden in Amſterdam die beladenen Schiffe über den Pampus und die in Petersburg gebaueten nach Kronſtadt gebracht. Dieſe Maſchine iſt zuerſt in Amſterdam erfunden.

KAMM an der Raa.

Holl. Kam aan de Raa.
Dän. Kam.
Schw. Kam.
Engl. Comb of a yard.
Franz. Rateau de vergue.
Ital. Raſto.
Span. Jimelga con ojos que ſe clava bajo de las verges mayores por los embergues.
Port. Peças de madeira com buracos que ſe pregaõ por baixo do meio das vergas grandes por onde paſſaõ os emvergues.

So heiſst ein länglichtes Stück Holz mit runden Löchern, welches unten an die Mitte der untern Raaen geſpikert wird, damit man daran die Raabanden der Segel feſtmachen kann, indem man ſie durch die Löcher des Kamms ſticht. Es geſchicht ſolches weil die Raabanden, wegen der an der Mitte der Raa befindlichen Kardeele und andern Tauen, nicht gut um die Raa geſchlagen werden können.

Der

Der KAMM einer Daumkraft.

Holl. Kam.
Dän. Kam.
Schw. Kam.
Engl. Teeth of a hand-ſcrew.
Franz. Dents d'un cric.
Ital. Denti d'un crico.
Span. Dientes del liron.
Port. Dentes da barra de hum carlequim.

ſ. die Erklärung unter Daumkraft.

KAMM zwiſchen den Schliesſknien des Galjons.

Holl. Kam.
Dän. Kam.
Schw. Kam.
Engl. Navel-wood, or filling-pieces between the cheeks of the head.
Franz. Rempliſſage entre les jottereaux, Friſe de l'éperon.
Ital. Riempimenti frà gli ſcarmoti della polena.
Span. Taco ó moldura entre las curvas bandas.
Port. Ornato de talha.

Das Schnitzwerk (Fig. 235. F.) welches den Zwiſchenraum zwiſchen den Schliesſknien E E ausfüllet.

KAMELOI, KAMILOI.

So hieſſen bey den Griechen die Ankertaue. ſ. Ankertaue.

KAMMERN eines Schiffs.

Holl. Kaamers.
Dän. Kammerne.
Schw. Hyttor.
Engl. Cabins.
Franz. Chambres, cabanes.
Ital. Camerini, camerotti.
Span. Camarotes.
Port. Camarotes.

Abtheilungen im Raum des Schiffs, die mit Brettern beſchottet ſind. In jeder derſelben werden Schiffsbedürfniſſe, Ammunition und Proviant aufbewahret. Auch ſind auf Kriegsſchiffen Kammern vor der obern Kajüte in der Hütte, woſelbſt die Officiere ſchlafen.

Konſtapels-KAMMER. ſ. Konſtapelskammer.

Bootsmanns-KAMMER. ſ. Bootsmannskammer.

Kraut-KAMMER. ſ. Pulverkammer.

Käſe-KAMMER. ſ. Käſekammer.

Segel-KAMMER. ſ. Segelkoje.

KAMMER eines Mörſers, einer Drehbaſſe, einer Kanone.

Holl. Kaamer van een Mortier.
Dän. Kammer af en Fyrmörſe.
Schw. Kammare.
Engl. Chamber of a mortar.
Franz. Chambre d'un mortier.
Ital. Camera d'un mortajo.
Span. Camara de un mortero.
Port. Camara de hum morteiro.

Die hinterſte kugel- oder cylinderförmige Höhle des Mörſers, wohinein das Pulver geladen wird.

Aſſekuranz-KAMMER. ſ. Aſſekuranzkammer.

KAMMERBAND der Kanone. ſ. Kanone.

KAMPANJE.

Holl. Kampanje.
Dän. Kompanen.
Schw. Kampanen.
Engl. Upon the poop.
Franz. Le deſſus de la dunette.
Ital. Sopra il caſſeretto.
Span. Sobre la toldilla.
Port. Sobre a toldilha.

So heiſst der Platz oben auf dem Deck der Hütte beym Hackbord.

KAMPANJEFLAGGE. ſ. Kampanje-Flagge.

KANAL.

Holl. Kanaal.
Dän. Kanal.
Schw. Canal.
Engl. Channel.
Franz. Chenal.
Ital. Canale.
Span. Canal.
Port. Canal.

So nennt man einen nicht sehr breiten Arm des Meers, welcher zwischen zwey Länder durchgeht und an beyden Seiten einen Ausgang hat. Es giebt deren ausserordentlich viele, allein der bekannteste von allen ist derjenige zwischen England und Frankreich.

Man findet auch künstliche Kanäle, welche gegraben werden um Flüsse mit einander zu verbinden.

KANEFAS. s. Segeltuch.

KANOE oder KANOT.

Holl. Kanoot.
Dän. Et Knubskib eller Baad udhulet af et heelt Stykke Træ (hos de Vilde).
Schw. Canoa, båt hos Indianerne.
Engl. Canoe.
Franz. Canot des Indiens ou des sauvages.
Ital. Canoè, canoa.
Span. Canóa, barca de la India.
Port. Canoa.

s. die Erklärung unter Pirogen.

KANONE.

Holl. Kanon.
Dän. Kanon.
Schw. Kanon.
Engl. Cannon.
Franz. Canon.
Ital. Cannone.
Span. Cañon.
Port. Canhaõ.

Ein bekanntes Feuergeschütz, worin die vornehmste Stärke der Kriegsschiffe besteht. Die äussere Gestalt der Kanone gleicht einem abgekürzten Kegel. Der inwendige Raum, der die Seele oder der Lauf heisst, ist cylinderförmig.

Jede Kanone wird in drey Theile eingetheilet, der hinterste Theil (Fig. 297. O H.) wird das Bodenfeld, der mittelste das Zapfenfeld H G, und der vorderste das Langefeld G A oder das Mündstück genannt. Damit man diese Theile bey einer Kanone gleich unterscheiden könne, so sind bey dem Anfang und Ende jedes Feldes gewisse Verbindungen von Gliedern der Baukunst angebracht, welche noch dazu dienen, dass die Abnahme des Metalles bey den Kanonen nicht so merklich in die Augen falle. Diese Zierrathen werden Friesen genannt. Ganz am Ende der Kanone sind die Hinterfriesen O N. Hierauf kommen die Friesen am ersten Bruch H I. Alsdann die Friesen am zweyten Bruch G, und ganz vorne sind die Kopffriesen A B. In dem Zapfenfelde befinden sich die Schildzapfen S. S. womit die Kanone auf dem Rapert aufliegt. Zuweilen sind auch noch daselbst Handhaben oder Delphine, womit die Kanone aufgehoben werden kann. Es befinden sich auch an den Kanonen drey Zierrathen, die aus einem Stäbchen und zwey Plättchen bestehen, und Bänder genannt werden. Das hinterste Band K L heisst das Kammerband. Das mittelste das Mittelband E F. Das vorderste C D heisst das Halsband. Von diesen Bändern und den Friesen werden noch gewisse kleinere Felder eingeschlossen, die bey der Kanone auch besondere Namen bekommen haben.

Zwischen den Hinterfriesen und Kammerbande befindet sich das Zündfeld N L, darin zugleich das Zündloch ist. Zwischen den Friesen am zweyten Bruch und dem Mittelbande, der Gurt F G. Und zwischen den Kopffriesen und dem Halsbande der Hals B C. Das Metall, womit die Seele der Kanone hinten verschlossen ist, heisst der Stoss O P, welcher eigentlich von M bis P gerechnet wird, und hieran ist noch die Traube oder der Knopf P Q. Die Mündung U der Kanone ist die Oefnung derselben, aus welcher die Kugel fährt und der Kopf T T das vorderste Ende bey der Mündung, welches verstärket und gewöhnlich mit Friesen geziert ist, um der Kugel bey ihrer Ausfahrt desto grössern Widerstand zu thun. Dieser Kopf ist bey den Schiffskanonen etwas dicker wie bey den Feldstücken und wird daher zum Unterschied ein Birnkopf genannt.

Der Durchmesser oder Kaliber der Kugeln, womit die Kanonen geladen werden, ist allezeit etwas

etwas weniger als der Kaliber der Kanone selbst und der Unterschied zwischen beyden wird der Spielraum (s. Spielraum) der Kanone genannt.

Die Erfahrung hat gelehret, daſs das Metall zwar immer abnehmen könne, je weiter man nach der Mündung der Kanone kömmt; man hat aber doch gefunden, daſs es nöthig sey den Kopf der Kanone, also den allervordersten Theil, etwas stärker zu machen, als die nächst daran liegenden Theile. Daher sind die Kopffriesen keine bloſse Zierde, sondern gereichen der Kanone zugleich zur Stärke und Festigkeit. Die folgende Tafel zeigt die Dicke, an einigen Stellen der Länge, der bey der französischen Marine gebräuchlichen eisernen Stücken von verschiedenem Kaliber.

	36. 24	18. 12	8. 6. 4	Pfünder.
Dicke beym Stoſs und Zündloch	$\frac{24}{21}$ vom Kaliber	$\frac{24}{20}$	$\frac{24}{19}$	
Beym Winkel des Bodenfeldes und Zapfenfeldes	$\frac{22}{21}$	$\frac{22}{20}$	$\frac{22}{19}$	
Beym Ende des Zapfenfeldes	$\frac{19}{21}$	$\frac{19}{20}$	$\frac{19}{19}$	
Beym Anfang des Mündstücks	$\frac{17\frac{1}{2}}{21}$	$\frac{17\frac{1}{2}}{20}$	$\frac{17\frac{1}{2}}{19}$	
Beym Hals zwischen B C	$\frac{11}{21}$	$\frac{11}{20}$	$\frac{11}{19}$	
Beym Kopf T T	$\frac{18}{21}$	$\frac{18}{20}$	$\frac{18}{19}$	

Die metallenen Kanonen haben beym Zündloch nur $9\frac{3}{7}$ vom Kaliber im Umkreise, $7\frac{2}{7}$ bey den Zapfen und $5\frac{1}{7}$ beym Halsband. Diese sind also nicht so dick wie die eisernen, weil nämlich das Eisen leichter springt als das Metal.

Die Länge des Bodenfeldes ist $\frac{5}{17}$ von der Länge der Kanone, welche von dem äuſſersten Ende der Hinterfriesen O bis zur Mündung A gerechnet wird. Das Zapfenfeld $\frac{3}{17}$. Von der Mündung bis zum Halsband $\frac{2}{17}$. Von der Mündung bis zum Anfange des Kopfs $\frac{1}{17}$ von derselben Länge.

Ueberdem ist die Dicke des Stoſſes M O von einem Kaliber, die Dicke M P aber $1\frac{1}{4}$ und die Länge des Knopfs $\frac{1}{4}$. Die Länge und Dicke der Zapfen ist sich gewöhnlich gleich und von einem Kaliber.

Die nachstehende Tafel zeigt die Länge und das Gewicht der Kanonen in Pariser Füſsen und Pfunden.

Kaliber.	Länge.	Gewicht der eisernen Kanonen	Gewicht der metallenen Kanonen.
48 Pfünder	10 F.		7900 ℔. oder franz. Pfunde.
36	9 - 6 Z.	7450 ℔.	6860
24	8 - 6 -	5382	4846
18	8 -	4000	3700
12	7 - 6 -	3278	2907
8	6 - 10 -	2448	2190
6	6 - 2 -	1720	1492
4	5 - 6 -	1194	1000

Die Kanonen werden auf Lavetten gelegt, welche Raperten (f. Rapert) heiſſen und ſtehen auf den Decken. Die Anzahl und der Kaliber der Kanonen richtet ſich nach der Gröſſe des Schiffs. Die Schiffe vom erſten bis zum dritten Range haben auf der unterſten Batterie 36 Pfünder. Auf der zweyten Batterie ſind die Kanonen leichter. Schiffe vom erſten Range können daſelbſt 34 Pfünder führen, etliche haben aber nur 24 oder auch 18 Pfünder, und Schiffe vom 4ten Range 12 Pfünder. Die dritte Batterie A, welche man nur bey Schiffen vom erſten Range findet, iſt mit 12 Pfündern beſetzt. In der Back und Schanze ſtehen höchſtens 8 Pfünder.

Die Schwere, Anzahl und Vertheilung des Geſchützes muſs aber nicht als eine unumſtöſsliche Vorſchrift angeſehen werden, von der man ohne Gefahr nicht abweichen dürfe. Jeder Schiffbauer kann und muſs dieſe Anordnung nach der Beſtimmung des zu bauenden Schiffes abändern. Die allgemeinen Regeln, die er dabey zu beobachten hat, ſind folgende: Da die unterſte Lage die wenigſte Erſchütterung des Schiffs veranlaſst und daſſelbe nicht ſo ſehr angreift als die oberen, ſo müſſen in derſelben die ſchwerſten Kanonen ſtehn. Aus dieſer Urſache hat man das Geſchütz von den Kampanjen weggelaſſen und ſtatt deſſen den beyden unterſten Lagen jeder eine Kanone mehr gegeben, weil jene ihres kleinen Kalibers wegen wenige Würkung leiſteten und demungeachtet doch ſtarke Erſchütterungen machten.

Es iſt ausgemacht, daſs das ſchwerſte Geſchütz beym Schlagen das vortheilhäfteſte iſt, daher iſt es allemal beſſer, ſchweres Geſchütz in geringerer Anzahl als leichtes Geſchütz in gröſſerer Menge zu führen Das Geſchütz der Fregatten wird daher jetzt, um die Anzahl des ſchweren Geſchützes zu vergröſſern, in eine einzige Lage gebracht, die man ſo hoch wie möglich über dem Waſſer hält. Zum Schlagen ſind 36 und 24 Pfünder die beſten; 48 Pfünder überladen das Schiff und erſchöpfen die Mannſchaft zu ſehr. 24 Pfünder ſind ebenfalls ſehr gut, denn wenn ſie gleich nicht ſo viel thun als 36 Pfünder, ſo ſind ſie dagegen auch leichter zu bedienen und tragen die Kugel weit.

Alles was zum Dienſt der Kanonen erfordert wird, findet man an ſeiner gehörigen Stelle f. Rapert, Seitentaljen der Kanone, Einholtaljen der Kanone, Brohk der Kanone, Kugeln, Kettenkugeln, Stangenkugeln, Bolzkugeln, Schiebzangen, Pulver, Pulverhorn, Karduſen, Kartätſchen, Schrot, Pfropf, Windpfropf, Kugelzieher, Kugellehre, Kratzer, Wiſcher, Anſetzer oder Setzkolben, Stellholz, Richtkeil, Ladeſchaufel, Kuhfuſs, Handſpake, Platloth, Raumnadel oder Bohrpfriem, Schwabber, Lunten, Luntenſtock, Viſitiereiſen, Kaliber, Kühlbaljen. Man ſehe auch die Artikel Kugelbahn, Spielraum, Schuſs, Schuſsweite, Ladung der Kanonen, Batterie, Lage der Kanonen, Zurücklauf der Kanonen, See-Schlacht und Konſtapel.

[Zur

Zur Regierung einer Schiffskanone wird ausser dem Kommandeur, der mit dem Pulverhorn und Bohrpfriem hinter der Kanone steht, noch ein Mann erfordert, dieselbe zu laden, und dieser muss der hurtigste von allen seyn; ferner zwey Mann die Kanone nach der Vorschrift des Kommandeurs zu backsen und hinten aufzulichten. Diese stehen an jeder Seite bey dem Zündloch, der eine hat einen Kuhfuss und der andere eine Handspake in der Hand; ein Mann der den Karduskoker hält und auf ein gegebenes Signal die Karduse reicht; ein Mann bey der Mündung der Kanone, der die Kugel und den Pfropf hergiebt, und endlich noch ein Mann der Feuer giebt oder die Kanone losbrennt. Auf jeden 36 Pfünder rechnet man gewöhnlich 14 Mann, den Kommandeur mitbegriffen. Auf einen 24 Pfünder, 11 Mann; auf einen 18 Pfünder, 9; auf einen 12 Pfünder, 8; auf einen 8 Pfünder, 7; auf einen 6 Pfünder, 5, und auf einen 4 Pfünder, 4 Mann. Man befolgt aber diese Vorschrift nicht immer genau, sondern die Anzahl der bey den Kanonen dienenden Leute hängt von der Anzahl der Besatzung ab, und bey den kleinen Kanonen muss einer manchmal die Stelle von 2 bis 3 andern zugleich vertreten. Die bey jeder Kanone beorderte Mannschaft muss solche kennen, um sich auf den ersten Befehl dahin begeben zu können. Der Kommandeur stellt beym Exerciren oder beym Schlagen die Hälfte dieser Mannschaft an die rechte und die andere Hälfte an die linke Seite der Kanone, und zeigt jedem an was er zu thun hat; auch sorgt er dafür, dass alles zu seiner Kanone gehörige Geräthschaft an den beyden Seiten derselben in Bereitschaft liege.

Damit die Leute bey einer Schlacht die Kanonen ganz mechanisch zu laden und zu handhaben wissen, so müssen sie vorher fleissig geübt werden. Ich will das beym Exerciren gebräuchliche Kommando hier mit einer Erklärung anführen.

1) Stille!

Dieses ist durchaus nothwendig, weil keiner sprechen darf als der Kommandeur, um die gemachten Fehler und Unachtsamkeiten zu verbessern.

2) Gebt Acht!

Jeder steht bereit, was befohlen wird zu thun.

3) Macht die Stücken los!

Auf dieses Kommando werden zuerst alle Taue, womit die Kanone gegen den Bord befestigt gewesen ist, und die Seitentaljen los gemacht, das übrig bleibende Ende des Läufers der Seiten-Taljen (Fig. 323. c c.) aber an beyden Seiten der Kanone aufgeschossen, so dass es klahr läuft, wenn die Taljen solches durchholen.

4) Holt die Stücken ein!

Die Einholtaljen (Fig. 323. b b.) werden hinten an das Rapert gehakt und ausgeschakt, bis man die Ringbolzen d d in der Mitte des Schiffs mit dem andern Hakblock erreichen kann. Wenn die Stücken eingeholt sind, macht man die Läufer fest, damit die Kanone nicht wieder gegen den Bord läuft.

5) Nehmt den Windpfropf ab!

Der Windpfropf wird aus der Mündung der Kanone genommen und gewöhnlich ins Rapert gelegt.

6) Platloth ab!

Das Platloth, welches bey dem zweyten Kommando schon los gemacht worden, wird aufgenommen und etwas vor das Zündgat gelegt, so dass dieses ganz frey ist.

7) Stopft das Zündgat!

Dieses wird entweder mit dem Daum oder auch mit einem kleinen Pfropf von Werk zugestopft, und muss nicht versäumt werden, weil dadurch alles Feuer, welches noch in der Kanone seyn könnte, ausgelöscht wird, wenn man den Wischer vorne hinein bringt.

8) Kratzer in die Stücken!

Wenn der Kratzer hineingebracht, muss solcher zwey oder dreymal gegen den Boden der Kanone umgedrehet und alsdann wieder herausgeholt werden. Dieses geschiehet, um den übrig gebliebenen Kropf der Karduse herauszuziehen, woran manchmal noch Feuer sitzt. Die Unterlassung dieser Vorsicht ist manchmal Ursache, dass die Karduse bey der folgenden Ladung dadurch angesteckt wird.

9) Wischer in die Stücken!

Der Wischer wird etlichemal gegen den Boden der Kanone herumgedreht. Es geschicht solches, um das übriggebliebene Feuer zu ersticken und die Kanone rein zu machen.

10) Oeffnet

10) Oeffnet die Kardufe!

Hinten aus der Kardufe wird mit den Zähnen ein Stück Papier geriffen und diefer offen gebiffene Ende wird zuerft in die Kanone gefteckt. Es mufs folches aber dicht bey der Mündung der Kanone gefchehen, damit kein Pulver geftreuet und Lauffeuer gemacht werde,

11) Die Kardus in die Stücken!

Die Kardufe wird in die Mündung gefteckt.

12) Setzt die Kardus an!

Der Anfetzer wird in die Mündung gefetzt und die Kardus mit demfelben bis an den Boden der Kanone gefchoben und mit 3 Stöffen angeftampft.

13) Kugel und Pfropf in die Stücken!

Zuerft die Kugel und alsdann den Pfropf.

14) Setzt an Kugel und Pfropf!

Diefe werden nur mit einem Stofs angefetzt.

15) Den Bohrpfriem in die Zündgaten!

Der Bohrpfriem wird durch das Zündgat in die Kardus geftochen, alsdann drehet man folchen herum und holt ihn wieder heraus. Bey Tage ftreicht man folchen über die Hand, damit man aus der Schwärze des Pulvers fehen kann, ob die Kardufe durchgeftochen worden. Bey Nacht holt man denfelben aber durch den Mund um das daran befitzen gebliebene Pulver zu fchmecken.

16) Kraut (d. i. Pulver) in die Zündgaten!

Der Kommandeur nimmt fein Krauthorn und füllt das Zündgat mit Kraut, indem er folches etwas hinter das Zündgat ftreuet und mit dem Krauthorn zerftöfst.

17) Deckt die Zündgaten!

Das Platloth wird aufgehoben und auf das Zündgat gelegt, fo dafs daffelbe fchliefst.

18) Stücken zu Bord!

Die Kanonen werden, vermittelft der Seitentaljen, auf eine Handbreit nach an Bord geholt. Ein Mann viert dabey die Einholtalje, damit fie wegen des gebogenen Decks nicht zu gefchwinde an Bord laufen.

19) Fafst den Kuhfufs und die Handfpake!

Von denen an beyden Seiten der Kanone dem Kommandeur am näheften ftehenden Leuten nimmt einer den Kuhfufs und der andere die Handfpake, um auf deffen Befehl die Kanone vorne oder hinten zu backfen und folche zu dompen oder hinten aufzulichten, damit er den Gegenftand, wornach er zielt, vor das Vifier bekömmt.

20) Pointirt!

Der Kommandeur ftellt fich hinter die Kanone (Fig. 320.), um die Höhe oder Tiefe des Gegenftandes, wornach er zielt, vor das Seiten-Vifier x. x. zu bekommen. In diefer Abficht läfst er die Kanone von den beyen Leuten, die mit dem Kuhfufs und der Handfpake neben ihm ftehen, backfen, dompen und lichten. Gewöhnlich wird nach der Mitte des Rumpfs gezielt, zuweilen aber auch nach den Maften und Stengen. auch pointirt man die Kanonen dergeftalt, dafs fie dem Feinde Grundfchüffe geben. Im letztern Fall wird die Kanone hinten aufgelichtet und der Kommandeur fchiebt den Richtkeil fo weit unter, bis die Mündung 4 bis 5 Fufs unter die Wafferlinie des feindlichen Schiffs gerichtet ift. Wird nach dem Vorder- oder Hintertheil pointirt, fo mufs die Kanone entweder nach vorne oder nach hinten gebackft werden.

21) Blafet die Lunte ab!

Schon bey dem vorhergehenden Kommando fafst einer die Lunte und bläfet fie, fobald die Kanone gerichtet ift, ab, indem er den Rücken nach der Kanone und das Geficht nach der Mitte des Schiffs wendet.

22) Nehmt das Platloth ab!

Das Platloth wird von dem Zündgat genommen, doch fo dafs es gerade in die Höhe gelichtet wird, weil fonft das Pulver weggefcharret werden könnte.

22) Feuer!

Der Kommandeur, oder derjenige welcher die Lunte hält, zündet damit das Pulver hinter dem Zündloch an, wo es zerftoffen worden, um defto leichter Feuer zu fangen, die Lunte mufs aber durch-

durchaus nicht auf das Zündloch gehalten werden, weil dadurch die Kanone auf der Stelle unbrauchbar werden kann. Die Leute gehen bey diesem Kommando etwas an die Seite, damit sie nicht von dem Zurückprallen der Kanone Schaden leiden. Wenn die Kanone oder das Rapert bey dem Abbrennen nicht zurück läuft, so ist es ein Beweiss, dass die Kanone nicht entladen, sondern nur das aufs Zündloch gestreuete Pulver abgebrannt ist. Die Karduse muss alsdann besser gebohrt werden und wenn solches nicht geschehen kann, ist kein anderer Rath als die Ladung wieder mit dem Farkensteert oder Kratzer herauszuziehen. Bey dem Herausziehen der Karduse hält man einen Hut oder eine Mütze unter die Tromp oder Mündung der Kanone, damit eben kein Pulver aufs Deck gestreuet werde, und wenn sie ledig ist wird verschiedene mal mit dem Wischer in dem Lauf gepumpt, fühlt man alsdann, dass durch das Zündgat Wind geht, so ist es ein Zeichen dass die Kanone völlig Luft hat und man wieder wie vorher laden kann.

Die Kanonen sind, insonderheit wenn das Schiff schlingert, gegen die Seite desselben festgemacht. Gewöhnlich stehen sie ab und an, das ist mit der Mündung gegen die Oberkante der Pfortdrempel, wie man Figur 324. sieht. Zuweilen sind sie aber auch längst dem Bord des Schiffs befestigt, so dass die Seite des Raperts an der Seite des Schiffs steht. Dieses geschieht um Platz auf dem Deck zu bekommen, allein die Seiten des Schiffs leiden sehr darunter, auch sind die Kanonen alsdann nicht gut wieder zu Bord zu bringen. Ich will durch die Fig. 324. zeigen, wie die Franzosen ihre Kanonen auf dem untersten Deck und auch wol auf dem Zwischendeck festmachen. Das Stellholz und der Richtkeil werden zuerst unter dem Stoss der Kanone weggenommen, bis die Unterkante der Mündung die obern Pfortdrempel berührt; alsdann bringt man den Brohk b b b, der bey den Franzosen durch die Mitte des Raperts fährt, an beyden Seiten unter das Ende der vordern Axe. Den Kopf der Kanone bindet man mit dem Tromptau a a auf, welches etliche mal um denselben und durch einen über der Mitte der Pforte befindlichen dreyeckigten Ringbolzen fährt. Um den Hals des Knopfs wird ein Stropp f f gelegt, woran eine von den Einholtaljen (Fig. 323. b.) gehakt wird. Diese Talje wird auch an den dreyeckigten Ringbolzen gehakt und fest angeholt. Der übrige Theil des Läufers wird mehrmals um den Hals des Knopfs und durch den Ringbolzen e geschoren. Mit dem Ende wird aber um alle Parten des Läufers eine Kreuzung g gemacht, um die Talje noch steifer zu setzen. Alsdann werden die Seitentaljen c c c ebenfalls angeholt und der übrig bleibende Theil des Läufers wird mehrmals um den Haken h und den Knopf der Kanone geschlagen. Mit dem Ende dieses Läufers werden die Parten desselben bey dem Knopf gekreuzt. Wenn dieses geschehen, nimmt man eine Lien oder Tau von 25 Klafter Länge, befestigt das Ende desselben an den Brohk vor dem Rapert, schlägt solches mehrmals um die beyden Parten des Brohks und schwigtet solche so fest wie möglich zusammen, alsdann macht man mit demselben Tau drey Schläge oder Kreuzungen um die schon gemachte Schwigting, schlägt solches an der rechten Seite etliche mal um den einen Part des Brohks und um den Läufer der rechten Seitentalje, und schwigtet und kreuzt solche eben so wie bey dem Brohk geschehen, Hierauf bringt man das Tau nach der linken Seite, schlägt solches um den Läufer der linken Seitentalje und schwigtet und kreuzt auch diese beyden, zuletzt geschieht solches auch bey dem Läufer und Brohk an der linken Seite, so dass die ganze Schwichting die Gestalt eines Vierecks hat. Um solche aber noch den äussersten Grad der Steifheit und Festigkeit zu geben, so schwigtet man nochmals den obern und untern Part derselben zusammen und macht endlich das Ende des Taues in der Mitte dieser letztern Schwigting fest.

Damit die Kanone bey starkem Schlingern durchaus nicht zurück gehen und die Taue, welche zur Befestigung derselben dienen, anstrengen kann, so wird noch ein prismatisches oder keilförmiges Holz i i hinter den Hinterrädern des Raperts auf das Deck gespikert; auch wird eine Pferdelien k k k längst der ganzen innern Seite des Schiffs durch starke, auf dem Deck, zwischen den Kanonen befindlichen Ringbolzen, geschoren und an jeder Seite der Stückpforte um den Haken h und hinten um das Rapert gelegt. Die beyden Enden der Pferdelien werden vorne und hinten im Schiff steif angesetzt und solche dient statt eines doppelten Brohks.

Die Kanonen auf den obern Decken sind fast auf eben solche Weise fest gemacht, nur haben sie keine Tromptauen, weil sie gewöhnlich mit dem Kopf aus der Pforte stehen. Das Ende von dem Läufer der Taljen wird durch einen Ring geschoren, der sich hinter dem Rapert auf dem Deck befindet, und alsdann kreuzt man mit demselben die Talje oben auf der Kanone. Der Brohk wird auch mit einem Tau geschwigtet.

Längst

Längst dem Bord werden die Kanonen auf folgende Weise festgemacht. Sobald wie sie dicht an die Seite des Schiffs gebracht worden, wird der Brohk darüber geschlagen und angesetzt. Alsdann legt man vorne um die Achse und das Kalb einen Strop, und auf die Art auch um die Hinterachse. In diese Stroppen werden die Seitentaljen gehakt, die an der Seite des Schiffs fest sind, und zwar wird die vordere Talje an den hintern Strop und die hintere an den vordern Strop gesetzt. Die Taljen holt man alsdann so steif wie möglich an und kreuzt sie mit dem übrig bleibenden Ende der Läufer.

Gewöhnlich werden die Kanonen nur auf Kauffardeyschiffen längst dem Bord festgemacht, um mehr Platz zwischen dem Deck zu bekommen. Auf Kriegsschiffen geschieht solches selten, weil die Seiten des Schiffs zu sehr darunter leiden.

Die Engländer machen ihre Kanonen, was die Hauptsachen anbetrift, auf eben die Weise fest als die Franzosen, da aber bey den Engländern der Brohk nicht durch das Rapert geht, so fährt solcher hinten um den Stofs der Kanone (Fig. 296. a a a.). Das Tau e e e, womit die Seitentaljen und der Brohk geschwigtet worden, ist auch über das Mundstück der Kanone geschlagen.

Die Spanier haben theils die französische, theils die englische Methode auf ihren Schiffen eingeführt.

Die Theile einer Kanone sind folgende:

1) Der Stofs.

Holl. De Bodem of Stootplaat.
Dän. Bunden.
Schw. Bottn.
Engl. The breech.
Franz. La culasse.
Ital. La culatta.
Span. La culata.
Port. A culatra.

2) Die Traube.

Holl. De Druif of Knoop.
Dän. Druen.
Schw. Drufvan.
Engl. The Button, cascabel or pomiglion.
Franz. Le bouton.
Ital. Il bottone o codone.
Span. El cascabel.
Port. O cascavel.

3) Die Zierathen des Stoffes.

Holl. De Cieraad aan de Stootplaat.
Dän. Længden imellem Druen og Bunden.
Schw. Längden emellan Drufvan och Bottnen ell. Friserna på Stöten.
Engl. The breech-mouldings.
Franz. Le cul de lampe.
Ital. Il fondo de lampada.
Span. La moldura de la culata.
Port. A moldura da espalda.

4) Das Hinterfries.

Holl. De Cieraads Band aan 't Bodemstuk.
Dän. Agterste eller bageste Friise.
Schw. Aktersta Frisen.
Engl. The base-ring and ogee.
Franz. La plate bande de la culasse.
Ital. La fascia della culatta.
Span. La faxa de la culata.
Port. A moldura da culatra.

5) Das Zündfeld.

Holl. Het Cintveld.
Dän. Længden fra Bunden til Friisen for Fænghullet.
Schw. Längden ifrån Bottnen til Frisen för Fånghålet.
Engl. The vent-field.
Franz. Le champ de la lumiere.
Ital. Il sito del focone.
Span. Largura entre el astragal del fogon y la faxa de la culata.
Port. Longura entre o bocel da culatra e moldura da culatra.

6) Das Zündloch.

Holl. Het Cintgat.
Dän. Fænghullet.
Schw. Fånghålet.
Engl. The vent or touchhole.
Franz. La lumiere.

Ital.

Ital. Il focone.
Span. El fogon.
Port. Ouvido, fogaõ.

7) Das Kammerband.

Holl. De Kamerband.
Dän. Baandet over Fænghullet.
Schw. Bandet öfver Fänghålet.
Engl. The vent-aſtragal and fillets.
Franz. L'aſtragale de la lumiere.
Ital. L'aſtragalo o cordone del focone.
Span. El aſtragal del fogon.
Port. Bocel da culatra.

8) Das Bodenfeld.

Holl. Het Bodemſtuk.
Dän. Bundſtyket.
Schw. Bottnſtycke.
Engl. The firſt reinforce.
Franz. Le premier renfort.
Ital. Il primo rinforzo.
Span. El primer refuerzo.
Port. O reforço da culatra.

9) Die Frieſen am erſten Bruch.

Holl. De Cieraadsband of Fries aan de eerſte Afbreuk.
Dän. Friiſerne paa forreſte Affald.
Schw. Friſerna på främſta Affallet.
Engl. The firſt reinforce-ring and ogee.
Franz. La plate-bande du premier renfort.
Ital. La faſcia del primo rinforzo.
Span. La faxa del primer refuerzo.
Port. A moldura do primeiro refuerço.

10) Das Zapfenfeld.

Holl. Het Oorenſtuk.
Dän. Tapſtykket.
Schw. Tappſtycket.
Engl. The ſecond reinforce.
Franz. Le ſecond renfort.
Ital. Il ſecondo rinforzo.
Span. El ſegundo refuerzo.
Port. Segundo reforço, reforço dos munhões.

11) Die Frieſen am zweyten Bruch.

Holl. De Cieraadsband of Fries aan de tweede Afbreuk.
Dän. Friiſerne paa mellemſte Affald.
Schw. Friſerna på medelſta Affallet.
Engl. The ſecond reinforce-ring and ogee.
Franz. La plate-bande du ſecond renfort.
Ital. La faſcia del ſecondo rinforzo.
Span. La faxa del ſegundo refuerzo.
Port. A moldura do ſegundo reforço.

12) Das Mundſtück, das lange Feld.

Holl. Het lange Veld.
Dän. Forſtykket, Mundſtykket.
Schw. Munſtycket, länga Fältet.
Engl. The chace.
Franz. La volée.
Ital. La canna o volata.
Span. La caña.
Port. A bolada.

13) Der Gurt.

Holl. De Gordel.
Dän. Længden fra mellemſte Affald til Friiſerne paa Forſtykket.
Schw. Längden ifrån medelſta Affallet til Munſtycket.
Engl. The Chace-girdle.
Franz. La ceinture de la volée.
Ital. La cintura della canna o della volata.
Span. Largura entre la faxa del ſegundo refuerzo y el aſtragal de la caña.
Port. Longura entre a moldura do ſegundo reforço e o bocel da bolada.

14) Der Hals.

Holl. De Hals.
Dän. Halſen.
Schw. Halſen.
Engl. The neck.
Franz. Le collet.
Ital. Il collo o colletto.
Span. El cuello.
Port. A garganta.

15) Die

15) Die Handhaben oder Delphine.

Holl. De Dolphynen.
Dän. Haandgreber eller Delphiner.
Schw. Delphiner eller Oronen, hvari man fatter eller uphänger Kanonen.
Engl. The Dolphins.
Franz. Les anſes.
Ital. I manichi.
Span. Los delfinos.
Port. Os golfinhos.

16) Das Mittelband.

Holl. De middelſte Band.
Dän. Baandet paa Forſtykket.
Schw. Bandet på länga Fältet.
Engl. The chace-aſtragal and fillets.
Franz. L'aſtragale de ceinture.
Ital. Aſtragalo del ſecondo rinforzo o della cintura.
Span. El aſtragal de la caña.
Port. O bocel da bolada.

17) Das Halsband.

Holl. De Halsband.
Dän. Baandet paa Halſen.
Schw. Bandet på Halſen.
Engl. The muzzle-aſtragal and fillets.
Franz. L'aſtragale de volée.
Ital. Aſtragalo del colletto.
Span. El aſtragal del cuello.
Port. O bocel da garganta.

18) Der Kopf.

Holl. Het Hoofd.
Dän. Hovedet.
Schw. Hufvudet.
Engl. The muzzle.
Franz. Le bourrelet.
Ital. La teſta o corona.
Span. El brocal, la joya.
Port. O bocal.

19) Die Kopfſrieſen.

Holl. De Cieraadsband aan het Hoofd.
Dän. Hovedets Friiſer.
Schw. Hufvudets Friſer.
Engl. The muzzle-mouldings.
Franz. La ceinture du bourrelet, la ceinture de la bouche.
Ital. Ornamento della corona, girello a tulipano.
Span. El mayor realce o moldura de brocal.
Port. A moldura do bocal.

20) Die Mündung, der Mund.

Holl. De Monding of Tromp.
Dän. Munding.
Schw. Mynningen.
Engl. The mouth.
Franz. La bouche, la tranche.
Ital. La bocca.
Span. La boca.
Port. A boca.

21) Die Schildzapfen.

Holl. De Tappen of Ooren.
Dän. Tapperne.
Schw. Tapparna.
Engl. The trunnions.
Franz. Les tourillons.
Ital. Gli orecchioni.
Span. Los muñones.
Port. Os munhões.

22) Die Seele, der Lauf.

Holl. De Holte of Ziel.
Dän. Lœbet.
Schw. Kullopet.
Engl. The bore or caliber.
Franz. L'ame, le calibre.
Ital. L'anima.
Span. El anima, alma ó calibre.
Port. A alma ou oco.

Die KANONEN feſt machen.

Holl. De ſtukken met haar talies vaſt maaken of ſorren.
Dän. Surre Kanonerne.
Schw. Surra Kanonerne.
Engl. To houſe the guns.
Franz. Serrer les canons.

Ital.

Ital. Trincare i cannoni.
Span. Trincar los cañones.
Port. Trincar as peças.

ſ. Kanone.

Eine KANONE ab und an feſt machen, oder ſo daſs ſie ab und an ſteht.

Holl. Een Geſchut af en aan vaſt maaken.
Dän. Surre Kanonen ved Mundingen paa Siden af Skibet.
Schw. Surra Kanonen vid mynningen på ſidan af ſkeppet eller tvärſkepps.
Engl. To houſe a gun fore and aft.
Franz. Serrer un canon à travers du vaiſſeau.
Ital. Trincare un cannone colla volata contra il ſabordo.
Span. Trincar un cañon batiportado.
Port. Trincar hum canhaõ a boca contra os batentes das portas.

ſ. Kanone.

Eine KANONE längſt dem Bord feſt machen.

Holl. Een Geſchut langs't ſchip vaſt maaken.
Dän. At ſurre Kanonen ved Mundingen og Druen paa Siden af Skibet.
Schw. Surra Kanonen vid mynningen och druſvan på ſidan af ſkeppet eller läng ſkepps.
Engl. To houſe a gun athwart.
Franz. Serrer un canon alongé contre le bord.
Ital. Trincare un cannone allungato contro il bordo.
Span. Trincar un cañon abretonado.
Port. Trincar hum canhaõ boca e caſcavel contra a amurada do navio.

ſ. Kanone.

Eine KANONE vernageln. ſ. Vernageln.

Eine KANONE richten oder ſtellen. ſ. Richten.

Eine KANONE abkühlen oder kühlen. ſ. Kühlen.

Eine KANONE einholen. ſ. Einholen.

Eine KANONE backſen. ſ. Backſen.

Eine KANONE abblaſen. ſ. Abblaſen.

Eine KANONE aufs Rapert legen. ſ. Rapert.

Eine KANONE laden. ſ. Laden.

KANONEN hinten in der Konſtapelkammer. ſ. Hinterſtücke.

KANONEN vorne auf der Bak. ſ. Jagdtſtücke.

Hölzerne KANONEN.

Holl. Houte Stukken.
Dän. Kanoner af Træ.
Schw. Kanoner af Trä.
Engl. Wooden guns.
Franz. Faux canons, fauſſes lances.
Ital. Cannoni di legno.
Span. Cañones finjidos.
Port. Canhões de madeira, canhões falſos.

Aus Holz gedrechſelte Kanonen, welche in diejenigen Stückpforten geſetzt werden, welche keine Kanonen haben, ſie dienen dem Schiffe Anſehen zu geben und den Feind zu betriegen.

KANONENLÖFEEL. ſ. Löffel.

KANONENPARK. ſ. Park.

KANOT. ſ. Kanoe.

KANT eines Holzes.

Holl. Kant.
Dän. Kant.
Schw. Kant.
Engl. Side or face.
Franz. Can, coté, face.
Ital. Canto d'un legno.
Span. Canto.
Port. Canto de hum madeiro.

Die Winkel oder Ecken und auch die Seiten eines Holzes. Das Holz iſt dreykantig und vierkantig, wenn es drey und vier Ecken oder Seiten hat. Eben ſo ſagt man auch Vorkante und Hinterkante des Stevens &c. d. i. nämlich die vor-

vordere oder die hintere Seite. Wankantig Holz ist das enige, welches schiefe oder unregelmässige Seiten oder Ecken hat. Eben so sagt man auch, die Nordkante eines Flusses, d. i. der Nordwall oder das in Norden liegende Ufer zum Unterschied von Süd-Kante. Die Wasser-Kante eines Flusses ist das Ufer oder der Strand desselben. Die Kante einer Planke ist die schmale Seite oder auch die Ecken dieser schmalen Seite.

Nord-KANT eines Flusses.

Holl.	Noorder-Kant.
Dän.	Nord-Kant.
Schw.	Nord-Kanten.
Engl.	The northern shore.
Franz.	Bande du Nord.
Ital.	Banda della tramontana.
Span.	Banda del Norte.
Port.	Banda de Norte de hum rio.

s. Kant.

Wasser-KANT eines Flusses.

Holl.	Waater-Kant.
Dän.	Vandkanten, Strand.
Schw.	Vattenkant.
Engl.	The banks of a river or the shore.
Franz.	Rivage d'une riviere.
Ital.	Ripa.
Span.	Ribera.
Port.	Ribeira de hum rio, praya.

s. Kant.

KANT oder KANTE.

Holl.	Kant.
Dän.	Kant.
Schw.	Kant.
Engl.	Rail.
Franz.	Filet.
Ital.	Filetto.
Span.	Galon de moldura.
Port.	Barra de moldura.

Eine kleine hölzerne Leiste, die zum Zierath an irgend ein Holz gespikert wird und die Stelle eines Randes vertritt.

KANTERSTOCK. s. Kolderstock.

KANTHAKEN. s. Kenter-Haken.

KANTHELLING. s. Helling.

KANTIMARON.

Eine Art Fahrzeuge, deren sich die Schwarzen auf der Küste von Koromandel bedienen. Sie bestehen aus 2 bis 3 Kähnen oder ausgehölten Bäumen, die mit Tauen von Kokosrinden zusammengebunden sind. Das Segel ist dreyeckigt und eine Art Matte.

KANTSCHIBASSE.

Ein türkisches Ruderschiff, welches ungefähr 80 Mann führt.

KAP. s. Kaap.

Das Schiff hält gute KÄPE.

Holl.	Het schip zeilt wel by de wind.
Dän.	Skibet er en god Bidivind-Sejler.
Schw.	Skeppet seglar väl bi de vind.
Engl.	She is a good plier.
Franz.	Le vaisseau est bon boulinier.
Ital.	La nave va bene alla bolina.
Span.	El navio barloventea bien.
Port.	O navio barloventea bem.

Heisst es segelt gut bey dem Winde oder fällt wenig in Lee.

KAPEN. s. Kapern.

KAPER.

Holl.	Kaaper. Commissie vaarder.
Dän.	Kaper.
Schw.	Kapare.
Engl.	Privateer.
Franz.	Capre, armateur.
Ital.	Armatore.
Span.	Armador.
Port.	Corsario, armador.

Sind von Privatpersonen zum Kriege ausgerüstete Schiffe, welche unter Bevollmächtigung eines kriegführenden Staats den Feinden desselben allen möglichen Schaden zufügen, welchen die Gesetze des Krieges erlauben. Der Pass welchen ein solcher Kaper oder Freybeuter von der Regierung bekömmt, wird ein Markebrief genannt, und ohne solchen wird er als ein Seeräuber angesehen und bestraft. Der Kaper muss für

für den Schaden Kaution ſtellen, welchen er durch unvorſichtiges Benehmen und den Traktaten zuwider laufende Behandlung der neutralen Schiffe, der Regierung des Landes verurſachen kann. Die Abſicht der Kaper iſt gewöhnlich auf die feindlichen Kauffahrer gerichtet, weil ſolche faſt jederzeit wehrlos und nur mit ſo vieler Beſatzung verſehen ſind, als zur Regierung des Schiffs erfordert wird.

Groſſe Kaper, welche ſich an ſtark bemannte und wehrhafte Kauffahrer wagen, können, beſonders wenn ſie Prieſen der Art nach einem Hafen aufbringen, wohl in den Fall kommen, daſs ſie ſich mit feindlichen Fregatten ſchlagen müſſen. Dieſe beſetzt man daher gern mit dem ſchwerſten Geſchütz, welches ſie nach ihrer Gröſſe führen können, um ihnen, wenn es möglich iſt, dadurch eine Art von Uebermacht über Fregatten zu geben, daſs ſie im Stande ſind, das Gefecht auf eine gröſſere Entfernung anzufangen und zu unterhalten; theils aber auch in der Abſicht, daſs man ſie bequemer mit Riemen verſehen könne, zu deren Handthierung ihnen die gröſſern Zwiſchenräume zwiſchen dem ſchweren Geſchütz mehr Raum gewähren. Da ihnen die Riemen noch auſſerdem die Vortheile verſchaffen, daſs ſie eines Theils durch dieſelben fähiger ſind, während einem Gefecht die vortheilhafteſte Lage gegen einen Feind anzunehmen; theils aber auch Gelegenheit geben, bey Windſtillen einem überlegenen Feinde leichter zu entfliehen, und einen ſchwächern einzuholen; ſo pflegt man alle Kaper von einer Bauart, bey welcher ſie ſich anbringen laſſen, mit denſelben zu verſehen; und man läſst ſie, wenn ſie nicht über Bord rudern können, durch Pforten rudern, deren man nach der Gröſſe des Zwiſchenraums zwiſchen dem Geſchütz zwiſchen zweyen Kanonen eine bis zwey anordnet.

Daſs ein Kaper von einem andern angefallen und zum Gefecht gezwungen werde, iſt ein ſeltener Fall, wenn nicht einer von beyden eine völlig entſchiedene Uebermacht hat, da in jedem andern Fall kaum eine andere Ausſicht, als auf die Beute eines beſchädigten Schiffes zu hoffen iſt. Geſchwindigkeit unter allen möglichen Umſtänden, von Windſtille bis zu dem ſchwerſten Wetter, bey welchem ein Schiff unter Segel bleiben kann; gehöriger Waſſerraum zur Tragung des Geſchützes, der Bemannung, des Kriegs- und Mundvoraths müſſen die vorzüglichſten Eigenſchaften der Kaper ſeyn.

Zu einem ſchnell beſegelten Schiff gehört: daſs es im Verhältniſs gegen ſeine Waſſertracht beträchtlich lang und weit ſey; beyde Umſtände machen den Bau und die Takelaſche ſehr koſtbar und fordern ſtarke Bemannung, auf die ein glücklicher Kaper, wenn er mehrere Prieſen gemacht hat, nicht immer Rechnung machen kann; daher laſſen ſich dieſe Forderungen nur in ſo weit erfüllen, als Baukoſten und Sold des zahlreichen Schiffsvolks, mit der Hofnung der zu machenden Beute in einem vernünftigen Verhältniſs bleiben. In *Fr. Chapmanns* vortreflichem Werke von der Schiffsbaukunſt ſind Beſtecke für Kaper berechnet.

KAPERGASTEN.

Holl. Kaapergaſten.
Dän. Kapergaſter.
Schw. Kaper-gaſtor.
Engl. Crew of a privateer.
Franz. Equipage d'un capre.
Ital. Equipaggio d'un armatore.
Span. Tripulacion de un armador.
Port. Equipagem de hum corſario.

Die Beſatzung eines Kapers. Jeder der dazu gehört wird Kapergaſt genannt.

KAPERN, auf Kaperey fahren.

Holl. Kaapen, vry-buiten, te kaap vaaren.
Dän. Krydſe in Söen.
Schw. Kryſſa.
Engl. To cruize at ſea as a privateer.
Franz. Aller en courſe.
Ital. Andar in corſo.
Span. Ir en corſo.
Port. Ir em corſo.

Einem ein KAPJE geben. ſ. Bridſchen.

KAPITAIN.

Holl. Kapitein.
Dän. Kapitain.
Schw. Kapitain.
Engl. Captain.
Franz. Capitaine.
Ital. Capitano.
Span. Capitano.
Port. Capitaõ.

Der

Der Oberbefehlshaber eines Schiffs, oder der Titel desjenigen, welcher das Kommando eines Schiffs hat. Eigentlich kömmt solcher aber nur den zu, welcher ein Kriegsschiff führt, und der Kapitain eines Kauffahrers wird blos Schiffer genannt.

Der Kapitain eines Kriegsschiffes ist auf seinem Schiffe als der Kommandant auf einer Festung anzusehn. Er muss ein herzhafter und in allen zum Seedienst erforderlichen Wissenschaften, erfahrner Mann seyn, denn von ihm hängt alles ab, was die Policey, Fahrt, Gefecht und Erhaltung des Schiffs anbetrift. Bey dem Gefecht ist sein Platz oben auf der Schanze, um alles übersehen zu können (s. Seeschlacht). Wenn er in eine Flotte segelt, so steht er unter dem Admiral oder ersten Flaggemann. s. Officiere eines Schiffs und Admiral.

Hafen-KAPITAIN. s. Hafenmeister.

KAPITAINTJE.

Holl. Kapiteintje.
Dän. Kahyta-Haandswaber.
Schw. Svab för Kajutan.
Engl. Swab for the cabin.
Franz. Faubert de laine pour la chambre.
Ital. Radazza di lana o d'un capo per la camera.
Span. Lampazo de lana ó de cabo por la camera.
Port. Lambaz de lana ou de cabo.

Ein kleiner Handschwabber, der von Wolle oder auch von einem Tau, dessen Ende aufgeplüset worden, gemacht ist. Er dient in der Kajüte, die Tische und andere daselbst befindliche Sachen abzuschwabbern.

KAPPE auf dem Schornstein.

Holl. Kap.
Dän. Kappe.
Schw. Kappa.
Engl. Hood.
Franz. Capot sur le tuyau des cheminées.
Ital. Cappello.
Span. Sombrero de la chimenea.
Port. Chapeo.

Ein kleines Dach, welches auf den Schornstein gesetzt wird. Es ist an der einen Seite offen, damit der Rauch hinausziehen kann. An den übrigen drey Seiten aber und oben ist es zu. Zuweilen ist die Kappe auch wie eine Niche gestaltet. Statt einer Kappe hat man auch Gecken, Micken und Klappen auf den Schornsteinen.

KAPPE auf der Kettenpumpe.

Holl. Kap.
Dän. Kappe.
Schw. Kappa.
Engl. Hood of a pump.
Franz. Capot qui recouvre la roue d'une pompe à chapelet.
Ital. Cappello.
Span. Sombrero de la bomba.
Port. Chapéo da bomba de roda.

Ein runder Deckel womit das Rad einer Kettenpumpe bedeckt wird.

KAPPE der Luken.

Holl. Kap.
Dän. Stirrefen, Ruffet over Agter-Trappen.
Schw. Kappa eller Ruff öfver akter-trappan.
Engl. Companion, *auf der Hinterluke die zur Kajüte führt. Die Kappe auf der Luke zum Volkslogis heisst* hood.
Franz. Capot d'échelle.
Ital. Cappello della scala.
Span. Sombrero de la escalera.
Port. Meia laranja.

So heisst auf Kauffahrern eine Art Deckel, der auf der Hinterluke, welche zur Kajüte führt, befestigt ist. Er ist viereckigt oder besteht aus vier Seiten oder Schotten, die ungefähr drey Fuss hoch sind. An der Steuerbordseite ist aber kein Schott, sondern solche ist offen und dient zum Eingang. Auf den Schotten ist eine Klappe oder ein Dach, welches bey gutem Wetter halb oder auch ganz aufgeklappt werden kann. Bey schlechtem Wetter wird solches aber zugemacht, auch wird alsdann die untere Hälfte der Seite, welche zum Eingang dient, mit einem Schieber zugeschoben, über welchen man hinwegsteigen muss, wenn man unters Deck gehen will. Dieser Schieber verhindert, dass das Wasser nicht durch die Luke unters Deck laufe, wenn das Schiff Stürzseen bekömmt.

KAPPEN.

KAPPEN.

Holl. Kappen.
Dän. Kappe.
Schw. Kappa.
Engl. To cut.
Franz. Couper.
Ital. Tagliare.
Span. Picar.
Port. Picar.

Ein Tau, einen Maſt oder andere Dinge mit einem Beil abhauen. Man kappt das Ankertau, wenn man nicht Zeit hat den Anker zu lichten. Die Maſten werden gekappt, wenn man bey ſchwerem Winde vor Anker liegt und wegen des vielen Windfangs, den die Maſten haben, beſorgt, daſs der Anker triftig werden möge; auch geſchieht ſolches wohl unter Segel, wenn der Wind das Schiff ſo ſehr auf die Seite legt, daſs man befürchten muſs, es werde das Unterſte oben gekehrt. Man kappt hiebey zuerſt die Lee-Wandtauen, alsdann den Maſt und endlich die Luv-Wandtauen und Stagen, ſo daſs der Maſt durch nichts aufgehalten werde, wenn er fällt.

KAPPER (auf Grönlandsfahrer).

Holl. Kapper.
Dän. Kapper.
Schw. Kappare.

So werden diejenigen genannt, welche die zäheſten Stücke Speck, die aber vorher von der Schwarte und dem Luder gereinigt ſind, auf der Speckbank in Stücke hauen. Sie bedienen ſich hiezu groſſer Meſſer, welche Kappmeſſer genannt werden. Die weichſten Stücke werden auf derſelben Bank den Schneidern zum Schneiden vorgelegt.

KAPPJE. ſ. Kapje.

KAPPLAKEN.

Holl. Kaplaken.
Dän. Kabelakken eller Kaplaken.
Schw. Kapplaken.
Engl. Hat-money, primage.
Franz. Chapeau de maitre.
Ital. Cappa.
Span. Sombrero, primaje, capa.
Port. Capa.

Das Geld was der Schiffer noch über die bedungene Fracht, gleichſam als Geld zu einer Kappe, erhält. Es wird ſolches jederzeit in den Connoſſementen angezeigt und beträgt etwa 5 oder 6 pC. der Fracht.

KAPPMESSER.

Holl. Kapmeſſen.
Dän. Kapmeſſer.
Schw. Kapmeſſar.

ſ. die Erklärung unter Kapper.

KAPSTANDER. ſ. Kaapſtander.

KAPUDAN Baſcha. ſ. Capidan Baſcha.

KARAKE.

Holl. Kraak, Karak.
Dän. Karake.
Schw. Karake.
Engl. Carack, a Portugueſe Indiaman.
Franz. Caraque.
Ital. Caraca.
Span. Caraca.
Port. Caraca.

Die gröſſeſte Art der ehemals gebräuchlichen Schiffe oder Galeonen. Sie hatten zuweilen 7 bis 8 Stockwerk, worunter auch noch eines auf der Back war. Sie konnten 2000 franz. Tonnen tragen und führten bis 2000 Mann Beſatzung. Inſonderheit bedienten ſich derſelben die Spanier und Portugieſen zum Kriege und auch zur Kauffahrt. Schon im Jahr 1350 ſchlugen die Spanier gegen die Engländer auf Karaken, aber ſeit hundert Jahren ſind dieſe Schiffe nicht mehr gebraucht worden. Man findet die Abbildung einer Karake in *van den Tk* Schiffbaukunſt.

KARAKOR.

Ein Fahrzeug in den indiſchen Gewäſſern, deſſen ſich inſonderheit die Bewohner des indiſchen Archipelagus bedienen. Die Holländer gebrauchen ſolche zu Amboina ebenfalls als Küſtenbewahrer und auch zur Handlung.

Die Karakoren ſind von verſchiedener Gröſſe. Einige ſind ſehr klein, andere hingegen können bis 19 Laſt führen und 150 bis 170 Mann, welche dieſelben bey einer Windſtille auf eine ſehr ſinnreiche

reiche Weife, wovon ich unten reden werde, mit Riemen fortzubringen wiffen.

Was den Bau diefer Fahrzeuge anbetrift, fo find nur blos 4 bis 5 Planken an jeder Seite des Kiels aufgefetzt, die vorne und hinten fcharf zu laufen und in den Vor- und Hinterfteven eingelaffen find. Diefe fchieffen fehr weit aus und haben eine bogenförmige Geftalt, wobey fich das oberfte Ende weit über die Seiten erhebt.

Einen deutlichern Begrif von diefen Fahrzeugen wird die Figur 486 und 487 geben. Erftere ftellt ein Karakor von oben zu gefehen vor. Ueber die Seiten find Sparren oder Queerhölzer A A gelegt, die an beyden Seiten weit heraus ragen. Auf diefe Queerhölzer werden etliche Stücke Rieth B B gebunden, die parallel neben einander liegen, und den Rojern zu Bänken dienen, zwifchen denfelben bleibt fo viel Platz, dafs fie mit ihren Pagajen, welche ihre Riemen find, bequem arbeiten können. An dem Ende der Queerhölzer ift noch ein langer Balken C C befeftigt, der auf dem Wafferfchwimmt, und diefer Art Deck zur Unterlage dient, derfelbe hält auch zugleich die Karakor im Gleichgewicht, welche, da fie fo fchmal ift, fehr leicht umfchlagen könnte.

Die gröfsten und längften Karakoren haben vier Bänke an jeder Seite, jede von 12 Mann, überdem rojen noch 12 Mann an jeder Seite in dem Fahrzeuge, fo dafs folches von 120 Mann bewegt wird, wodurch es eine aufferordentliche Gefchwindigkeit erlangt.

Statt eines Steuers gebrauchen die Karakoren hinten am Backbord und Steuerbord zwey groffe Pagajen. Die Figur 487 ftellt eine Karakor unter Segel vor, die zugleich durch Pagajen bewegt wird. Man führt aber Segel und Pagajen niemals zugleich. Das Segel hat die Geftalt eines fehr langen Parallelogramms. Die obere Seite ift an eine Art Raa befeftigt, die fchief an den Maft liegt, ungefähr wie die Antennen der lateinifchen Segel. Die untere Seite ift an eine Art Giekbaum befeftigt, oder an eine ähnliche Raa, die parallel mit der erften ift. Zur Haltung der obern Raa dienen faft eben folche Geerden und Pispotten wie auf unfern Schiffen bey der Befahnruthe gebräuchlich find. Der Baum wird durch eine Schote gehalten, die mit einem Sprüt ungefähr an die Mitte deffelben befeftigt ift. Der Maft diefer und ähnlicher Fahrzeuge befteht gewöhnlich aus einem dreybeinigten Bock von Bambusrohr, woraus auch die Raa und der Baum des Segels gemacht ift. Wenn der Wind fo ftark wird, dafs man nicht das ganze Segel gebrauchen kann, fo viert man die Schote und drehet den Baum, vermittels eines groffen Drehers, vorne im Schiff um feine Axe, dadurch kann das Segel felbft bis an die Raa, wie eine Landkarte um einen Stab, aufgedrehet und die Fläche deffelben vermindert werden.

KARAMUSSAL, KARAMUSSAT oder KARAMUZZAL.

Der Name eines türkifchen Kauffahrers. Derfelbe führt einen fehr hohen groffen Maft, ein Bugfpriet, und einen kleinen Befahnmaft. Der groffe Maft wird blos durch Pardunen und ein Stag gehalten. Derfelbe hat auch eine Stenge woran ein Marsfegel befindlich, und an dem groffen Segel ein Bonnet. Die Bewohner der barbarifchen Küften bedienten fich der Karamuffal vormals mit vielem Vortheil zu ihren Seeräubereyen. Sie waren mit 18 bis 20 Kanonen befetzt und die Mannfchaft beftand manchmal aus mehr als 60 Mann. Ueberdem führten fie noch viel Feuerwerk von Klebfeuer und dergleichen, deffen fie fich beym Entern bedienten.

KARANTAINE. f. Quarantaine.

KARAVANE.

So heifst eine Gefellfchaft türkifcher Pilgrimme oder Kaufleute, die entweder zu Waffer oder zu Lande unter Escorte reifen. Es werden auch fo die Kreuzzüge genannt, welche die Malthefer Ritter gegen die Türken thun müffen.

KARAVELLE.

Ein portugiefifches Fahrzeug, welches lateinifche Segel führt und 100 bis 140 Tonnen laden kann. *Vafco de Gama* foll fich derfelben zuerft in Indien bedient haben. In der fpanifchen Flotte von 1588 waren auch Karavellen. Sie wurden damals für die beften Segler gehalten.

Die Türken bauen unter diefen Namen fehr groffe Fahrzeuge. Der Vater *Boskowitfch* fahe dergleichen, auf feiner Reife von Konftantinopel, in Gallaz auf dem Stapel. Es war diefes Gebäude fiebenzig Mannsfchritte lang und fiebenzehn breit. Nach dem Bericht des Vaters follen fie fchlecht ausgefehen und ganz ohne Gefchmack gebauet gewefen feyn.

Kara-

Karavellen heissen an der Küste von Frankreich auch Fischerfahrzeuge von 12 bis 15 Tonnen, die auf den Heringsfang ausgehen.

KARCHESION. s. Carchesium.

KARDELE oder KARDEELE eines Taues

Holl. Kardeelen.
Dän. Kardeler.
Schw. Kardelar.
Engl. Strands of a cable.
Franz. Cordons.
Ital. Cordoni.
Span. Cordones.
Port. Cordoes retorcidos.

So werden die Troffen genannt, wovon kabelweise geschlagene oder zweymal zusammengedrehete Taue gemacht werden. Ein kabelweise geschlagenes Tau besteht aus drey Kardeelen, jedes Kardeel wieder aus drey Duchten und jede Ducht aus einer mehr oder wenigern Anzahl Kabelgarne. s. Tau.

KARDEEL der grossen Raa, der Fockraa und der Besahnruthe.

Holl. Kardeelen van de Raaen.
Dän. Kardeler eller Cardeeler.
Schw. Kardelar hvarmed råerna hissas och strykas.
Engl. Gears.
Franz. Drisses des basses vergues.
Ital. Drizze dei pennoni bassi.
Span. Drizas de las vergas mayores.
Port. Aderiças ou tripas das velas mayores.

Die Taue, womit die untern Raaen aufgehiesst werden. Sie bestehen aber nicht, wie bey den obern Raaen gebräuchlich, aus einem Drehreep und einer Fall; sondern sind auf folgende Weise angeordnet. Man legt auf jeder Seite um den Top des Masts, bey den Flechtingen, einen Schenkel oder Hanger, woran ein dreyscheibigter Block gestroppt ist, der bis unter die Backen des Masts herunter hängt. An die Mitte der Raa sind an beyden Seiten des Masts zwey ähnliche Blöcke genähet (Fig. 103. h. h. h. h.), diese 4 Blöcke werden die Kardeelblöcke genannt und durch dieselben werden zwey Läufer 11 geschoren. Jeder ist an den Schenkel befestigt und fährt nach und nach über die drey Scheiben der beyden Blöcke längst dem Mast hinunter, und alsdann um einen Fussblock oder auch um die Scheibe eines Knechts. Diese Läufer werden eigentlich die Kardeele genannt. Man windet mit dem Spill darauf, wenn die Raa aufgehiesst werden soll.

Ausser diesen beyden Kardeelen wird noch ein Borg um die untern Raaen geschlagen, damit solcher das Gewicht derselben zugleich mit trage. Man sticht ihn durch eine an der Mitte der Raa befindliche Kausche und schlägt und befestigt die Enden desselben um den Mast. Bey einem Treffen besteht dieser Borg aus einer Kette.

Auf einigen Kriegsschiffen und fast auf allen Kauffahrern sind die Kardeele gänzlich abgeschaft und die Raaen hängen blos an einem festen Strop. Dieser Strop liegt um den Top des Masts und hat unten eine starke Kausche, damit man durch solche und durch einen an der Mitte der Raa befindlichen eisernen Ring einen Reiher oder einen Tau scheren kann.

KARDEELEN (auf Grönlandsfahrern). s. Quartelen.

KARDEELBLOCK. s. Kardeel und Kardeel-Block.

KARDEELSCHLITTEN. s. Kardeel-Schlitten.

KARDUSEN.

Holl. Kardoesen.
Dän. Karduser.
Schw. Kardusor.
Engl. Cartridges of a cannon.
Franz. Gargousses.
Ital. Cortoccj.
Span. Cartuchos.
Port. Cartuchos.

Sind cylinderförmige von Papier, Pergament oder Leinwand zusammengenähete Büchsen oder Beutel (Fig. 310), worinn sich das zur Ladung einer Kanone erforderliche Pulver befindet. Wenn die Karduse gefüllt ist, hat sie gerade den Diameter der Kugel, damit sie leicht in die Mündung geschoben werden kann. Man hat Kardusen für jeden Kaliber. Sie enthalten an Pulver den dritten Theil von der Schwere der Kugel. s. Kanone. Der Kropf der Karduse ist das zugebundene Ende derselben.

KARDUSGARN. f. Kardus-Garn.

KARDUSKISTEN.

Holl. Kardoeskiften.
Dän. Karduskifter.
Schw. Karduskiftor.
Engl. Catridge-chefts.
Franz. Caiffons à gargouffes.
Ital. Caffe a cartoccj.
Span. Cajas de cartuchos.
Port. Caixas de cartuchos.

Kiften, die auf der Hell vorne in Kriegsfchiffen feftgemacht find und eine Anzahl gefüllter Kardufen enthalten. Auch findet man hinten im Schiff ähnliche Kiften. Sie find mit Bley und Leinwand ausgefüttert, um die Kardufen vor aller Feuchtigkeit zu bewahren.

KARDUSKOKER.

Holl. Kardoes-kooker.
Dän. Kardus-Koker.
Schw. Kardus-Köker.
Engl. Cartridge-box.
Franz. Porte-gargouffe, garde-feux.
Ital. Guarda cartoccj.
Span. Guarda cartuchos.
Port. Cartucheira de páo, guarda cartuchos.

Ein hohler hölzerner Cylinder, welcher die, zu einer gefüllten Kardufe, erforderliche Weite hat. Man kann folchen mit einem Deckel zumachen, der darauf wie auf einer Büchfe pafst, und diefe Vorficht ift nothwendig, damit die Kardufe nicht durch das Abfeuern der Kanonen Feuer fange. In diefen Kokern werden bey dem Treffen die Kardufen geholt Sie find gewöhnlich mit der Zahl des Kalibers, wozu fie dienen, bezeichnet.

KARDUSNADEL. f. Kardus-Nadel.

KARDUSSTOCK.

Holl. Kardoes-ftok.
Dän. Kardus-Form.
Schw. Kardus-form.
Engl. Cartridge form.
Franz. Forme à gorgouffes.
Ital. Forma a cartoccj.
Span. Forma para hazer cartuchos.
Port. Forma ou páo para fazer cartuxos.

Ein runder Stock oder Kolben, der die Gröffe einer Kardufe hat, und welcher zur Form dienet das Pergament, Leinwand oder Papier darum zu nähen.

KARGADEUR.

Holl. Koopmann, Opper-Koopman.
Dän. Kargadeur, Supercargo.
Schw. Kargadeur, Supercargo.
Engl. Supercargo of a fhip.
Franz. Commis.
Ital. Sopracarico.
Span. Sobrecargo.
Port. Sobre-carga.

So heifst auf Kauffahrern derjenige, welcher den Verkauf oder die Vertaufchung der geladenen Waaren an andern Orten beforgt. Kaufleute, welche Schiffe von Europa nach Oft- und Weftindien fenden, wo fie nicht allezeit Correfpondenten haben, fchicken gewöhnlich einen Kargadeur mit, auch wol einen Unter-Kargadeur, der die Stelle des erftern vertritt, im Fall folcher fterben follte.

KARGASON. f. Ladung eines Schiffs.

KARKEDORTJEN. f. Kerkedortjen.

KARLTUCH oder KARRELTUCH. f. Segeltuch.

KARNATJE. f. Stag-Garnat.

KARTÄTSCHEN.

Holl. Schrootboffen.
Dän. Skraaböffer.
Schw. Skrotkappar, Skråböffor.
Engl. Cafe-fhot.
Franz. Charge à mitraille.
Ital. Cartoccj di mitraglia.
Span. Cartuchos de metralla.
Port. Cartuchos de metralha.

Eine runde Büfe von Pappe, Pergament, Holz oder Blech, welche mit Kugeln und zerhackten Eifenftücken, Spikern &c. angefüllt und aus den Kanonen gefchoffen wird. Die Kartätfchen find eben

eben so wie die Kardusen nach dem Kaliber der Kanonen eingerichtet. Man schiesst mit Kartätschen blos in der Nähe auf die Feinde, um der Takelasche zu schaden. Wenn dieselben aus der Kanone getrieben werden, so breiten sich die darin befindlichen Kugeln aus einander und thun also einen weit grössern Schaden, als die Kugeln, die blos in der Verticalfläche, worin das Stück sich befindet, Unheil anrichten können. Die eisernen oder blechernen Büchsen (Fig. 301.), welche Kartätschenkoker oder Schrotkoker genannt werden, sind unter allen die besten. Sie gehen weiter als die übrigen, und ausser den Schaden, den die kleinen Kugeln anrichten, leistet die Büchse selbst noch Nutzen. Sie werden $1\frac{1}{4}$ Kaliber lang gemacht. Ein Kaliber von dieser Höhe wird mit den kleinen Kugeln und anderem Eisenwerk angefüllt. Auf diese Kugeln wird alsdann ein hölzerner Spiegel, einen halben Kaliberdicke, gelegt und an die Seitenwände des Kokers mit kleinen Spikern befestigt. Bey dem Laden muss allemal der hölzerne Spiegel zunächst an das Pulver kommen. Nach diesen Kokern sind die pergamentenen Hülsen allen übrigen vorzuziehen. Das Feuer hängt sich an dieselben nicht an und wegen ihrer Glätte hängen sie selbst sich nicht stückweise an die innere Fläche der Kanone an, wie fast immer von papiernen und leinenen Hülsen geschieht. Man tränkt das Pergament vor der Verarbeitung in Weinessig. Die Hülsen selbst werden zwey Kaliber lang gemacht. Ein halber Kaliber wird auf jeder Seite gebraucht den Boden zu machen, und ein Kaliber bleibt alsdann übrig, um Kugeln hineinladen zu können.

Man verfertigt auch die Kartätschen noch auf andere Weise, da sie denn besondere Namen bekommen. Hieher gehören die Hagelpatronen oder der Traubhagel. Man läst von dem Drechsler nach der Mündung der Kanone einen hölzernen Spiegel (Fig. 300. GHIK) mit einer in der Mitte desselben befestigten anderthalb Kaliber langen Spindel DE machen, diese Spindel wird in Pech getunkt, über bleyerne Kugeln gewälzet und nach erfolgtem Anhängen derselben wieder in zerlassen Pech getunket, alsdann ziehet man einen Sack von groben Leinwand darüber, der an dem Obertheil der Spindel befestigt ist und ebenfalls mit dem Kaliber des Stücks übereinkömmt. Dieser Sack wird mit einer Sticklien um den Spiegel zugebunden, in welchem sich zu dieser Absicht eine Kerbe oder Rille FF befindet. Hierauf wird der Sack mit einer Schnur so umwickelt, dass die Figur einer Traube herauskömmt. Die Kugeln müssen hier nämlich die Beeren abgeben. Die Figur 300. a. zeigt dieses deutlicher. Figur 300. b. stellt eine durchschnittene Hagelpatrone vor und Figur 300. c. den Spiegel mit der Spindel. Letzterer wird auch bey einigen Nationen von Eisen gemacht. Die mit Traubhagel gefüllten Säcke werden auch Schrotsäcke genannt.

Man gebraucht auch noch Stavensäcke (Fig. 327.), die ebenfalls nach dem Kaliber der Kanonen eingerichtet und mit kurzen Enden von Bolzen und eisernen Staven oder Stangen angefüllt sind. Ausser den gewöhnlichen Kugeln ladet man die Kanonen auch mit Kettenkugeln, Stangen- oder Knüppelkugeln, Bolzkugeln und Schiebzangen. Man sehe die Erklärung dieser Wörter.

KARTE, hydrographische KARTE, Pass-KARTE, See-KARTE. s. Seekarte.

Platte oder gleichgradigte KARTE.

Holl. Een gelyk graadige Kaart.
Dän. Et plat Söekort.
Schw. Platta kortet.
Engl. The plain chart.
Franz. Carte plate.
Ital. Carta piana.
Span. Carta plana.
Port. Carta plana.

s. die Erklärung unter Seekarte.

Reducirte KARTE oder eine KARTE mit wachsenden Graden der Latitudo.

Holl. Een wassend-graadige Kaart.
Dän. Mercators Kort.
Schw. Mercators Kort.
Engl. Mercator's chart.
Franz. Carte reduite.
Ital. Carta ridotta.
Span. Carta reducida.
Port. Carta reduzida.

s. die Erklärung unter Seekarte.

Die KARTE passen. s. Ein Besteck machen und Seekarte.

KARTELSCHIFF.

Holl. Vrede-Vlag.
Dän. Freds-Flag.
Schw. Frids-flagg.
Engl. Cartel, Flag of truce.
Franz. Batiment parlementaire.
Ital. Nave ó bandiera di pace.
Span. Navio parlamentario, bandera de paz.
Port. Bandeira de paz.

Ein Schiff, welches in Kriegszeiten dazu bestimmt ist, die Gefangenen zweyer im Kriege begriffenen Mächte gegen einander auszuwechseln oder andere Vorschläge zu überbringen. Der Kapitain dieses Schiffs hat daher ausdrückliche Ordre, weder Güter noch sonst Ammunition zu führen, ausser eine einzige Kanone, die dazu dient, Signale zu geben.

KARVIELHÖLZER. s. Balkkuntjes.

KARVIELNAGEL. s. Koveinnagel.

KARVIELEN, KARVIELSCHIFFE.

Waren vormals gebräuchliche Schiffe, die vorne schmal und hinten breit waren. *D. Velius* in seiner Beschreibung von Hoorn meldet davon folgendes: *In't jaer* 1460 *werden hier* (*te Hoorn*) *de eerste Carviel-schepen gemaeckt, daer men te vooren niet hadde dan Hulken, Razeilen en Krajers, en die altemael gewrackt Crap-schuits wyze met de planken op malkander.*

KARVIELWERK, mit Karvielwerk aufbujen.

Holl. Karvielwerk, met Karvielwerk opboejen.
Dän. Kravel, bygt paa Kravel.
Schw. Cravel, bygd på cravel.
Engl. Carvel-work.
Franz. Border en carvelle, à joints quarrés.
Ital. Mettere le tavole delle bande di maniera che i canti si toccano perpendicularmente, o che fanno un incomento.
Span. Tablas unidas con los cantos de manera que hazen una costura ordinaria.
Port. Fiadas de taboas unidas de topo e canto.

Unter Karvielwerk versteht man alle Hölzer und Planken, die nicht klinkerweise über einander liegen, sondern mit ihren Kanten dicht an einander schliessen. Ein Schiff mit Karvielwerk aufbujen, heisst die Planken desselben dergestalt anlegen, dass die Kante der einen Planke die Kante der andern berührt, oder so dass eine Nath zwischen beyden bleibt. Die Planken grosser Schiffe sind jederzeit Karvielmässig angelegt.

KÄSEKAMMER.

Holl. Kaaskaamer.
Dän. Ost-Kammer.
Schw. Ost-Kammare.
Engl. Cheese-room in dutch ships.
Franz. Soute au fromage.
Ital. Pajola di caccio.
Span. Pañol de queso.
Port. Paiol do queijo.

So heisst auf holländischen Kriegsschiffen die Kammer wo der Käse verwahrt wird, solche ist gewöhnlich bey der Brodkammer.

Vor-KASTEEL und Hinter-KASTEEL.

Holl. Voor-Kasteel en Agter-Kasteel, Bak en Schans.
Dän. For- og Agter-Kastel, Bak og Skands.
Schw. Back och skants.
Engl. Fore-castle and quarter-deck.
Franz. Gaillard d'avant e gaillard d'arrière.
Ital. Castello di prua e di poppa, castello e cassaro.
Span. Castillo y alcazar, castillo de proa y de popa.
Port. Castello e tolda, castello de prôa e de popa.

Ein vormals gebräuchlicher Name für die Back und Schanze eines Schiffs.

KAT oder KATANKER. s. Anker No. 10.

KAT, KATSCHIFF.

Holl. Kat-schip.
Dän. Kat.
Schw. Katt.
Engl. Cat-ship.
Franz. Chat.

Ital.

Ital. Sorte di fregatta mercantile.
Span. Eſpecie de fragata mercantil.
Port. Eſpecie de fragata mercantil.

Ein dreymaſtiges Fahrzeug (Fig. 284.), das inſonderheit in Norwegen, Schweden und Dännemark gebraucht wird, es iſt ungefähr wie ein Fleutſchiff gebauet und blos zum Handel eingerichtet. Es führt Polacker Takelaſche, das heiſst die Maſten haben keine Stengen ſondern beſtehen aus einem Stück. Bramſegel können daher auf dieſen Fahrzeugen ſelten gebraucht werden. Die Segel ſind übrigens eben ſo beſchaffen wie auf dreymaſtigen Schiffen. Die Engländer bedienen ſich der Katten auch zum Steinkohlenhandel.

KAT.

Holl. Kat.
Dän. Kat til at ſtraffe Matroſerne med.
Schw. Katt.
Engl. Cat of nine tails.
Franz. Fouet.
Ital. Sferza.
Span. Azote de cabos.
Port. Açoute de cabos.

Eine Knute oder Knutpeitſche, womit auf Schiffen gewiſſe Verbrechen beſtraft werden. Sie beſteht aus einem kurzen Ende von einem Tau, woran manchmal neun Enden von dünnern Tauen befeſtigt ſind, deren jedes viele Knoten hat.

KAT.

Holl. Kat.
Dän. Kat.
Schw. Katt.
Engl. Bollards in a dock yard.
Franz. Corps mort.
Ital. Morto.
Span. Muerto.
Port. Corpo morto.

So heiſſen auf dem Ufer oder auf den Kajen ſtehende Pfähle, woran die Schiffe befeſtigt werden können.

Das Boot vor eine KAT legen.

Holl. Het boot voor de kat leggen.
Dän. Legge en baad for Anker.
Schw. Lägga en båt för Ankar.
Engl. To moor the boat.
Franz. Mettre la chaloupe ſur le fer.
Ital. Dar fondo al ferro.
Span. Dar fondo al rezon ó fondear la lancha para ir en tierra.
Port. Amarrar a lancha.

Das Boot mit einem Dreg oder kleinem Anker am Strande feſt legen, wenn man ſolches verlaſſen und ſich ans Land begeben will.

KAT oder KATGIEN den Anker aufzukatten.

Holl. Kat.
Dän. Kat.
Schw. Kattgina.
Engl. Cat-tackle.
Franz. Capon.
Ital. Capone.
Span. Gata.
Port. Aparelho do turco.

So heiſst die an dem Krahnbalken befindliche Gien (Fig. 19 a b b.), womit der Anker unter den Krahnbalken d d gewunden wird, nachdem er vorher mit dem Ankertau f f ſo weit aufgelichtet worden, daſs der Ring über dem Waſſer erſcheint. Der Block a wird der Katblock genannt und der Haken daran der Kathaken. Der Läufer b. b. dieſer Gien heiſst der Katläufer. derſelbe fährt über die Scheiben des Katblocks und über ähnliche die ſich in dem Krahnbalken befinden. und welche ſtatt eines obern Blocks dienen. ſ. Anker &c.

KATAPEIRATORIE. ſ. Bolis.

KATAPHRAGMATA. ſ. Kataſtromata.

KATARSEIS. ſ. Hormoi.

KATASTROMATA.

So hieſſen bey den alten Griechen die Decken der Schiffe Man nannte ſie auch *Sanidomata* und *Kataphragmata*. Manche Schiffe hieſſen deswegen *nees pephragmenai*, *kataphraktoi*, d. i. bedeckte Schiffe oder Kriegsſchiffe, die ſehr oft den Transport oder Laſtſchiffen entgegen geſetzt werden, welche *aphraktoi*, Lat. *apertæ* waren, oder kein Deck hatten. Das *Kataſtroma* war von Holz und

und zum Behuf der See-Soldaten errichtet, um von da herab, als von einem erhabenen Orte, ihre Pfeile und Wurfspieffe desto gewiffer und mit mehrerm Nachdruck auf die Feinde werfen zu können. In den ältesten Zeiten, befonders um die Zeiten des trojanischen Krieges, pflegten, wie Thucydides fagt, die Soldaten nur auf dem Vordertheil und Hintertheil des Schiffs zu fechten. Die übrigen Theile der Schiffe follen zuerst von den Thafiern bedeckt worden feyn, welches uns eben keine groffe Idee von den Schiffen der Alten machen kann.

KATBLOCK. f. Kat-Block und Kat den Anker aufzukatten.

KATGIEN. f. Kat den Anker aufzukatten.

KATHAKEN. f. Kat-Haken.

KATIMARON. f. Kantimaron.

KATLAUFER. f. Kat den Anker aufzukatten.

KATRIENTJE. f. Daumkraft.

KATROL, KATTEROL.

Holl. Katrol.
Dän. Gie.
Schw. Gin.
Engl. Winding-tackle.
Franz. Caliorne.
Ital. Paranco.
Span. Aparejo real.
Port. Aparelho.

Man versteht allgemein darunter jeden fchweren Gienblock und die Gien felbst, zuweilen auch den Katblock. f. diefen. Das Wort wird aber in der Seefprache wenig gebraucht.

KATRÜCKEN. f. Kattenrücken.

KATSPUHREN, KATSPOREN.

Holl. Kattefpooren.
Dän. Katfpor.
Schw. Kattfpår.
Engl. Riders.
Franz. Porques.
Ital. Porche.
Span. Bularcamas.
Port. Prodigos do poraõ.

So heiffen die Spannen (Fig. 347. OMPmo.) welche man zur Verftärkung des Schiffs von innen auf den Wegeringen anordnet. Sie bestehen, wie die wärklichen Spannen, aus Bauchftücken n-n, Sitzern L-m, und Auflangern n-o, die bis an das Deck und zuweilen noch höher reichen. Diefe Stücke find mit einander eben fo verfcherbt oder verbunden wie die einzelnen Stücke der Spannen. f. Spann, Sitzer und Auflanger.

Die Katfpuhren müffen fo angeordnet werden, dafs fie lothrecht unter der Mitte des Raums zwifchen zwey Pforten der unterften Lage liegen und gerade auf ein Spann treffen. Ihre Verfcherbungen müffen aber nicht mit den Verfcherbungen der Spannen an einer Stelle fallen oder zufammentreffen.

Man fchneidet die Katfpuhren an allen den Stellen ein, wo fie mit dem Kolfchwein und den Wegeringen zufammentreffen, und verftärkt ihre Verbindung durch ftarke eiferne Spiker, die man ungefähr einen Fufs von einander entfernt, einfchlägt und endlich noch durch Bolzen, die man von auffen herein durch die Auffenplanken, Innhölzer, Wegeringen und Katfpuhren treibt und inwendig auf Platten verklinkt.

Kauffardeyfchiffen giebt man keine Katfpuhren, um den Raum nicht zu beengen. Die Anzahl der Katfpuhren eines Schiffs ift bey weitem fo grofs nicht als die Anzahl der Spannen. Sie werden gewöhnlich nur zwifchen zwey Stückpforten angebracht und an beyden Seiten des Fuffes der Masten, wo fie mit zum Mastenfpuhr dienen.

KATSTEERT, KATSTEHRT oder KATTENSTEHRT der Ankerboje.

Holl. Katfteert van de Boei.
Dän. Boyens Kattestært.
Schw. Bojans Kattftert.
Engl. Laniard of the buoy.
Franz. Petite corde attachée à la bouée pour la faifir lorsqu'on veut la porter.
Ital. Sagola alla testa del gavitello per prenderlo.

Span.

Span. Rebenque a la cabeza della boya para llevarla.
Port. Hum pequeno cabo ou revem na testa da boia.

So heifst das kurze Ende von einem Tau (Fig. 30. h.), welches oben an der Ankerboje befestigt ist und wobey man dieselbe ergreift, um sie ins Boot zu nehmen, wenn der Anker gelichtet werden soll. s. Ankerboje.

KATSTEERT, Waker oder Wacher.

Holl. Waaker, Kattestaart.
Dän. Vogter eller vaker.
Schw. Vakare.
Engl. Night pendent.
Franz. Flamme de nuit.
Ital. Fiammola di notte.
Span. Flamula de noche.
Port. Flammula de noite.

So heifst ein kurzer Wimpel, den Schiffe, die auf einer Rhede liegen, statt des gewöhnlichen langen Wimpels nach Sonnenuntergang aufhiessen. Beym Aufgang der Sonne wird aber dieser Katsteert wieder abgenommen und der lange Wimpel wieder aufgehiesst.

KATSTEERT.

Holl. Katstaart.
Dän. Katstert.
Schw. Katstjert eller surrning af et stjertblock.
Engl. Lashing of a tail-block.
Franz. Amarrage en fouet.
Ital. Volta di boza.
Span. Buelta de boza.
Port. Volta de boça.

So heifst die Befestigung eines Steert-Blocks an ein Wandtau oder Stag. Wie diese Befestigung gemacht wird, zeigt die Fig. 232. a a a.

Tau oder eine Schote mit einem KATSTEERT.

Holl. Een touw met een Kattestaart.
Dän. Et katted Toug.
Schw. Pyntat eller kattat tåg.
Engl. A pointed rope.
Franz. Cordage en queue de rat.
Ital. Capo a coda di ratto.
Span. Cabo echizo.
Port. Cabo com rabo de raposa.

Sind Taue die nach und nach spitz zulaufen oder die an dem einen Ende dicker sind wie an dem andern, woran geholt wird. Sie dienen zu Schoten und Halsen. Jetzt werden sie aber selten mehr gebraucht, doch findet man sie noch auf Schmacken, Kuffen und Galioten.

Den Anker KATTEN oder aufkatten. s. Anker No. 87.

Den Anker KATTEN oder verkatten. s. Anker No. 67.

KATTENKOPF.

Holl. Kattekop.
Dän. Stopper til et Bradspil.
Schw. Stoppare eller Kattkop til et brädspel.
Engl. Norman.
Franz. Barre de bois qui se place dans un des trous du vindas pour servir comme de bittes à amarrer le cable.
Ital. Cassa-cavallo.
Span. Burel del molinete.
Port. Buril do molinete.

So heifst ein kurzer viereckigter Knüppel (Fig. 44. u.), der in eins von den Gaten des Bratspills gesteckt wird, um daran das um das Bratspill liegende Ankertau festzubinden. Es geschieht solches aber nur in Häfen oder auf Rheden, wo eben keine Kraft auf das Ankertau würkt. Wenn aber das Ankertau viel zu halten hat, so muss es um die Beting belegt werden.

KATTENRÜCKEN oder Katzenrücken.

Holl. Rug, Katterug.
Dän. Kiölbrydning, Kiölbrekkelighed.
Schw. Kattrygg.
Engl. Cambering of a ship's deck or keel.
Franz. Arc d'un vaisseau.
Ital. Arco o rottura della nave.
Span. El quebranto del navio.
Port. Alquebramento.

s. Einen Katzenrücken aufstechen.

KATTEN-

KATTENSTEERT. f. Katfteert.

KATTESPUHR. f. Katfpuhr.

KATURI.

Der Name gewiffer Kriegsfahrzeuge von Bantam.

KATZE. f. Kat und folgende.

KAUFFAHRER oder Kauffahrdey-Schiff.

Holl. Koopvaardy-fchip.
Dän. Koffardifkib.
Schw. Handels-fkepp, Köpmansfkepp.
Engl. Merchant-fhip.
Franz. Vaiffeau marchand.
Ital. Vafcello mercantile.
Span. Barco ó navio merchante.
Port. Navio mercante.

Schiffe die zur Verfahrung der Kaufmannswaaren gebraucht werden. Es giebt deren faft unzählige Arten, auch die Bauart derfelben ift in jedem Lande, ja fogar an jedem Ort verfchieden. Kauffahrer find weit einfacher eingerichtet als die Kriegsfchiffe, weil bey ihnen faft aller Raum zwifchen den Decken und unter denfelben zur Aufbewahrung der Ladung dient. Gewöhnlich haben fie vorne ein Kabelgat, worin zugleich das übrige zur Takelafche vorräthige Tauwerk verwahret wird. Hinten ift die Kajüte und unter oder bey derfelben die Segelkoje und der Raum zur Aufbewahrung des Proviants. Unmittelbar vor diefem die Kombüfe, neben welcher fich auch die Schlafftellen oder Kojen für das Schiffsvolk befinden.

Die vornehmften Forderungen eines Kauffahrdeyfchiffs find folgende: Es foll die gröfste mögliche Ladung im Verhältnifs feiner Gröfse einnehmen können, und dabey im Stande feyn, mit weniger Ladung oder mit Ballaft verhältnifsmäffig gut und ficher zu fahren. Es foll ferner dicht beym Winde fegeln können, damit es, wenn es auf Leger Wall verfällt, im Stande fey denfelben wieder auszufegeln, auch mit in diefer Rückficht, in holer See leicht wenden. Endlich mufs es fich von einer gegen feine Gröfse verhältnifsmäffig fchwachen Bemannung regieren laffen. Es ift aber unmöglich, alle diefe Eigenfchaften in einem und demfelben Gebäude zu vereinigen, und keine derfelben läfst fich anders in einem vorzüglichen Grade erreichen, als wenn man ihrer gröffern Vollkommenheit etwas von der Vollkommenheit, die man den übrigen geben könnte, aufopfert. Herr *Chapmann* hat in der Erläuterung zu feinem vortreflichen Werk über die Schiffbaukunft einige Tafeln von folchen Beftecken für Kauffahrer und Kaperfchiffe geliefert, die fich gröfstentheils auf Erfahrungen gründen. Sie enthalten einen fehr fchätzbaren Leitfaden, nach welchem fich Kauffahrer und Kaperfchiffe von beynahe allen in Europa gebräuchlichen Arten und Benennungen, mit der gröfsten Wahrfcheinlichkeit eines gehoften Erfolgs, von Kunftverftändigen bauen laffen.

KAUSCH oder KAUSSE.

Holl. Kous.
Dän. Kouffe.
Schw. Koufa.
Engl. Thimble.
Franz. Coffe.
Ital. Radancia.
Span. Guarda cabo.
Port. Sapato, fapatilho, fapatinho, ferrilho.

Ein runder eiferner Bügel oder Ring (Fig. 180. c.), deffen äufferer Umkreis wie eine Rinne hohl ift, damit er in einem ihn umfaffenden Tau oder Strop befeftigt werden könne.

KEERING.

Holl. Keering.
Dän. Maftfpor, eller Maftkoger paa fmaa Fartöjer.
Schw. Maftefpår.
Engl. A ftep and partners peculiar to the mafts of fome fmall veffels being open at the after part, fo that the maft may occafionally be lowered over the ftern.
Franz. Cornet de mât.
Ital. Mincia o fcafa.
Span. Mecha por el palo.
Port. Mecha.

So hiefs vormals auf Heeringbüfen der Koker worin der Maft ftand. Jetzt fteht folcher in einem Spuhr, weil er nicht mehr ausgenommen oder niedergelaffen werden kann, wie vormals gebräuchlich war.

KEEP.

KEEP.

Holl. Keep.
Dän. Kiæve.
Schw. Kiäfva.
Engl. Notch or channel.
Franz. Goujure.
Ital. Incaftro, incanalatura.
Span. Encaje, canalita.
Port. Gaiva, emtalho.

Eine in einem Holz gemachte Kerbe, worin ein anderes darin paffendes Stück zu liegen kömmt. So haben z. B die Kalfpuhren unten eine Keep, worin das Kolfchwein eingelaffen wird. Auf ähnliche Weife find auch die Scheerftöcke und Leibhölzer in die Deckbalken eingelaffen und der Heckbalken und die Wrangen in den Hinterfteven. Eine Keep hat entweder gerade Lippen, das heifst gerade laufende Seiten oder Ecken, oder diefelben werden auch fchräge gefchnitten, fo dafs die Keep an der einen Seite weiter als an der andern ift, oder fpitz zuläuft. Letztere wird eine Keep mit verlohrnen Lippen genannt, weil die Lippen fich verliehren und in einen Punct zufammen laufen.

KEEPEN. f. Einkeepen.

KEGGEN. f. Kiele oder Keggen.

KEHRBLOCK. f. Fufs-Block.

KEHRNAGEL. f. Scheinagel.

KEHRING. f. Keering.

KEHRTAU der Leefegelfpiren.

Holl. Keertouw of bras van de ly-zeils fpieren.
Dän. Skiöd og Hals af Under-Læfejlene.
Schw. Skot och hals til ftore och för-lä-feglet.
Engl. Guy of a lower ftudding-fail boom.
Franz. Haubans ou etais des bouts-dehors de bonnettes.
Ital. Venti dei baftoni dei fcopamari.
Span. Vientos.
Port. Espias, prumas dos botalos das barredouras.

Ein Tau (Fig. 529. m.), welches an das vorderfte Ende der unterften Leefegelfpier e e befeftigt ift. Eins diefer Taue fährt nach vorne und das andere nach hinten ins Schiff, und erfteres dient ftatt eines Halfes und letzteres ftatt einer Schote.

KEIL. f. Kiel.

KELDÜVEL.

Holl. Kelduivel.
Dän. Rum.
Schw. Rum.
Engl. Rum.
Franz. Rum.
Ital. Rum, agua ardente dalla canna di zucchero.
Span. Agua ardiente de rum.
Port. Rum, efpecie de agu' ardente que fe tira das canas de affucar.

So wird von den auf Weftindien fahrenden Seeleuten, die unter dem Namen Rum bekannte Art Brandtewein genannt, welcher in Weftindien aus dem Zuckerrohr, oder eigentlicher aus der zurückgebliebenen Maffe der ausgekochten Zuckerröhre, abgezogen und verfertigt wird.

KELETES.

Eine Art langer Fahrzeuge bey den den alten Griechen, die an jeder Seite nur durch eine Reihe Riemen geführt wurden, wovon jeder Rojer einen bewegte.

KELEUSTES. f. Ageator.

KENNUNG des Landes. f. Landkennung.

See-KENNUNG. f. Grundkennung.

KENTEN. f. Scheerftöcke.

KENTERHAKEN. f. Kenter-Haken.

KENTERN.

Holl. Kentern.
Dän. Kantre.
Schw. Kantra, wältra öfverända.
Engl. To cant,

Franz. Tourner ou renverser.
Ital. Rovesciare, tornare, voltare.
Span. Voltar, tornar.
Port. Voltar.

Heisst umwälzen, umkehren. Das Schiff kentert um, das heisst es kehrt das Unterste oben oder schlägt um. Einen Balken oder Baum kentern, heisst solchen mit Kenterhaken umwälzen. Eben so sagt man der Strom kentert. oder es wird Fluth wenn es vorher Ebbe gewesen. Der Anker kentert &c.

KEPHALOS, KEPHALON.

So wurde bey den alten Griechen bisweilen der Ballast genannt, gewöhnlicher war aber das Wort *kerma, themelios, erisma.*

KERAIAI, KERATA.

So hiessen bey den alten Griechen die Raaen der Segel. Solche waren Antennen oder lateinische Raaen. Die beyden Arme derselben wurden *ankylai* genannt und die Nocken daran *akrokeraia.* Die Lateiner gebrauchen das Wort *cornua* in eben dem Verstande.

KERBBEIL. f. Kerv-Beil.

KERKEDORTJEN.

Holl. Mal-reep, marl-reep.
Dän. Slap-gaarding.
Schw. Slap-gårding eller karkedor hvarmed fock- och stor-seglet lyftes.
Engl. Slab-line.
Franz. Cargue à vue.
Ital. Polpo.
Span. Perigallo del pujamen, cerro.
Port. Carregadeira da vela grande e do traquete.

Ein dünnes Tau, welches an dem einen Ende zwey Arme oder ein Sprüt hat, die unten an das Leik des grossen und des Fockfegels befestigt werden. Es fährt hinter diesen Segeln um einen Block an der Raa wieder zum Schiff hinunter und dient dazu, die Mitte des Segels etwas aufzuholen, damit der Steurer unten durchsehen kann oder vorne das Gesicht frey habe.

KERKOUROUS.

Gewisse grosse Fahrzeuge bey den alten Griechen. Nach dem Bericht des Plautus sollen sie eine Erfindung der Corcyräer gewesen seyn.

KERNSCHUSS. f. Kern-Schuss.

KEROGRAPHIA. f. die Erklärung unter Prora.

KERVBEIL. f. Kerv-Beil.

KESPEN.

Holl. Kespen.
Dän. Bundstokker af en Baad.
Schw. Bottenstockar of en båt.
Engl. Floor-timbers of a boat.
Franz. Varangues de petits batimens.
Ital. Matere d'un battello.
Span. Planes ó varengas de un bote.
Port. Cavernas de hum bote ou batel.

Die kleinen Bauchstücke in Böten, Schlupen und ähnlichen Fahrzeugen.

Pech-KESSEL. f. Pechkessel.

Pumpen-KESSEL. f. Pumpenkessel.

Stov-KESSEL. f. Stovkessel.

KETSCH. f. Kits.

KETTEN.

Holl. Kettingen.
Dän. Kiettinger eller Kiæde.
Schw. Kedjor.
Engl. Chains.
Franz. Chaînes.
Ital. Catene.
Span. Cadenas.
Port. Cadeas.

Ketten dienen auf Schiffen zu verschiedenem Gebrauch. Man schlägt solche zur Zeit eines Treffens um den Mast und die Raaen, damit sie nicht herunterfallen, wenn das Tauwerk abgeschossen wird; aber auch diese Ketten werden manchmal durch die Kanonenkugel abgerissen. Die Enterdreggen haben auch eine Kette, woran das

das Tau befestigt wird. Es ist dieses nothwendig, damit die Feinde solche nicht kappen können. An der Sorglien befinden sich Ketten, die das Steuer halten, wenn es durch einen Zufall ausspringen sollte. s. Sorglien. Wenn der Grund scharf und klippigt ist, so befestigt man zuerst eine Kette an den Ankerring und an diese das Ankertau.

KETTEN am Bonnet.

Holl.	Kettingen van't bonnet.
Dän.	Lidser eller Knævler af en Bonnet.
Schw.	Litsor til bonnetten.
Engl.	Buttons of a bonnet, laskets.
Franz.	Boutons ou pattes des bonnettes maillées.
Ital.	Patte della bonetta.
Span.	Badaza de una boneta, las poas.
Port.	Poas ou cadeas das bonetas.

So heissen die an dem Segel befindlichen doppelten Parten (Fig. 541. a. b. f. g. h. i.), womit das Bonnet angereihet wird. s. Bonnet und Anreihen.

KETTENANKER. s. Anker No. 16.

KETTENKUGEL. s. Ketten-Kugel.

KETTENPUMPE. s. Ketten-Pumpe.

KETTENSTICH. s. Ketten-Stich.

KIEL eines Schiffs.

Holl.	Kiel.
Dän.	Kiöl.
Schw.	Köl.
Engl.	Keel.
Franz.	Quille (*Galeere* Carene).
Ital.	Chiglia, Primo. *Vened.* Colomba. (*auf der Galeere* Carena.)
Span.	Quilla.
Port.	Quilha.

Ist der Grundbalken des Schiffs (Fig. 94. z z z.) oder das erste Stück, das auf den Stapel gelegt wird, und worauf das übrige des Gebäudes ruhet. Wenn man das Gerippe eines Schiffs mit dem Gerippe eines thierischen Körpers vergleicht, so bilden die Innhölzer oder Spannen x x x die Rippen und der Kiel den Rückgrad. Auf kleinen Schiffen besteht der Kiel aus einem Stück, auf grossen ist er aber aus mehrern zusammengesetzt, die durch Langscherben verbunden werden, welche man an beyden Stücken auf halbes Holz einschneidet; diese Verbindung auf das halbe Holz wird durch starke eiserne von unten auf durch den Kiel geschlagene Bolzen, die auf dem Kolschwein auf untergelegten eisernen Platten geklunken oder mit Splinten geschlossen werden, festgehalten. Die Länge der Scherben beträgt gewöhnlich viermal die Dicke des Kiels.

Die Höhe des Kiels oder die lothrechte Seite ist der achte Theil seiner Länge nach Füssen, in Zollen ausgedrückt, oder 1 Strich 6 Puncte für jeden Fuss seiner Länge. Der Kiel behält durchgehends gleiche Höhe.

Die wasserpasse Breite des Kiels ist 10 Strich 8 Puncte für jeden Zoll seiner Höhe. Man macht den Kiel höher als breiter, weil die Scherben nach der Höhe eingeschnitten werden, und weil er dadurch bey einer gleichen Menge Holz stärker wird.

An den beyden lothrechten Seiten des Kiels ist eine Sponning. Die Tiefe derselben richtet sich nach der Dicke des untersten Ganges der Planken, oder des Kielgangs; um aber den Kiel nicht zu sehr dadurch zu verschwächen, ist ihre Tiefe gewöhnlich nur drey Viertel der Dicke des Kielgangs.

Unter den Kiel wird gewöhnlich noch ein Stück gebolzt, welches man einen falschen oder losen Kiel nennt. Dieses dient theils dazu, dem Kiel mehr Stärke zu geben, theils aber auch die Abtrift des Schiffs zu vermindern, indem dem Wasser mehr Fläche von der Seite entgegen gestellt wird. Die Engländer gebrauchen daher manchmal einen doppelten losen Kiel (Fig. 346. 50. 60.). Die Franzosen, Spanier und Portugiesen bolzen auf den Kiel noch eine Bohle (Fig. 345. f.) oder einen Obenkiel von 3 bis 6 Zoll Dicke in der Mitte, und in diesen werden die Spuhren für die Hielingen der Bauchstücke ungefähr 2 Zoll tief eingeschnitten, um den Kiel dadurch nicht zu schwächen und sie im Nothfall desto leichter verändern zu können. Dieser Obenkiel oder Gegenkiel geht von vorne bis hinten ganz durch, wobey zu bemerken ist, dass er gegen die Enden weit stärker wird. Auf Schiffen die keinen Obenkiel haben, stehen die Spannen auf dem Kiel selbst. Vorne und hinten liegen auf dem Obenkiel die Kielklötze, welches schwere Stücken Holz sind, die theils dazu dienen, den Kiel zu verstärken,

theils auch um die Stärke der Einziehung der Piekstücke und Twillen zu vermindern, welche vorne und hinten nicht unmittelbar auf den Kiel gesetzt werden können, weil sich das Schiff daselbst zu sehr verengt. Die Kielklötze vorne und hinten sind ungefähr ⅔ des Kiels breit und so hoch als es die Verminderung der Einziehung der vordern und hintern Piekstücke und Twillen erlaubt.

Auf dem hintersten Ende des Kiels steht der Hintersteven und auf dem vordersten der Vorsteven (Fig. 55. e e e.), so dass der Fuss desselben eigentlich eine Verlängerung des Kiels wird. Das Stück d, welches den Fuss des Vorstevens bildet, wird auch der Anlauf oder Unterlauf des Kiels genannt. s. Unterlauf und Vorsteven. Diese Steven sind noch durch Knien mit dem Kiel verbolzt, wovon der eine Arm auf den Kielklötzen und der andere an den Steven liegt. s. Knie am Vor- und Hintersteven.

Die mehrsten alten Schiffbauer wollten, dass der Kiel in der Mitte eine Niederbugt haben und an den Enden in die Höhe gebogen seyn sollte. Ob es gleich heutiges Tages nicht mehr Gebrauch ist, dem Kiel eine Bugt zu geben, so finden doch einige englische Seeleute solche vortheilhaft. s. *Hutchinson's practical Seamanship* pag 25. und 32.

Das hinterste Ende des Kiels, worauf der Hintersteven steht, wird die Hieling des Kiels genannt, und das vordere, woran der Vorsteven oder der Fuss desselben stösst, der Kinnback.

Gegen-KIEL, Oben-KIEL.

Holl.	Tegen-Kiel, Boven-Kiel.
Dän.	Opklodsning.
Schw.	Bofven-Köl.
Engl.	Upper false keel.
Franz.	Contre-quille.
Ital.	Contra-colomba, contra-primo.
Span.	Contraquilla.
Port.	Sobresano interior.

s. die Erklärung unter Kiel.

Loser KIEL, falscher KIEL.

Holl.	Loose Kiel.
Dän.	Straae Kjöl.
Schw.	Lösköl, sträköl.
Engl.	False keel.
Franz.	Fausse quille.
Ital.	Sapata della colomba.
Span.	Zapata de la quilla.
Port.	Sobresano inferior ou exterior.

s. die Erklärung unter Kiel.

KIEL oder KEG.

Holl.	Kiel.
Dän.	Kile.
Schw.	Kil.
Engl.	Quoin, wedge.
Franz.	Coin.
Ital.	Conio.
Span.	Cuña.
Port.	Cunho.

Ein hölzerner oder eiserner Keil. Man bedient sich dieser Kiele oder Keile häufig auf Schiffen. Die Mastenkiele (Fig. 80.) sind an der einen Seite hohl und an der andern convex, und werden auf dem ersten Deck in den Fisch getrieben, um den Mast daselbst fest zu keilen. Man keilet auch auf ähnliche Weise die Stengen und Bramsegel in den Eselshäuptern fest.

Man gebraucht auch Kiele bey dem Stauen der Fässer, indem man solche an beyden Seiten des Fasses zwischen den Klampen oder Stauhölzern, worauf die Fässer mit den Enden liegen, hineintreibt, so dass unter jedem Fass vier Kiele liegen. In Ermangelung der Kiele werden blos Knüppel oder Stauhölzer der Länge nach an beyden Seiten der Fässer gelegt.

Es werden auch hölzerne Kiele zwischen Wuhlingen getrieben, damit solche desto fester schliessen, z. B. zwischen die Wuhlingen, welche um den Mast und die Mastenstützen gemacht werden, wenn ein Schiff gekielholt werden soll. Man schlägt auch Kiele zwischen einen Strop und die Seite eines Blocks, wenn ersterer nicht fest genung um den Block liegt.

Um eine Kanone nach Belieben zu erhöhen oder zu senken, so wird ein Kiel (Fig 307 und Fig. 320. y.), der der Richtkiel genannt wird und den der Kommandeur vermittelst eines Stiels regiert, unter das Bodenstück der Kanone geschoben, nachdem solches vorher von zweyen andern Leuten mit einem Kuhfuss aufgelichtet worden.

Wenn

Wenn ein Schiff vom Stapel laufen ſoll, ſo wird es mit Kielen, die Stoſskiele oder Stoſskeggen genannt werden, in die Höhe getrieben, damit man die Stapelblöcke unter dem Kiel wegnehmen und den Schlitten oder was ſonſt zum Ablauf erfordert wird, unter den Boden deſſelben anbringen kann. ſ. Ablaufen.

Die eiſernen Kiele werden hauptſächlich gebraucht Holz zu ſpalten.

Richt-KIEL der Kanone.

Holl. Stel wigge.
Dän. Fiſken.
Schw. Kil hvarmed ſtycken ricktas.
Engl. Quoin in artillery.
Franz. Coin de mire.
Ital. Conio di mira.
Span. Cuña de punteria.
Port. Cunho de mira ou de ponte.

ſ. die Erklärung unter Kiel oder Keg.

Maſten-KIELE.

Holl. Vyſtingen, maſtkeggen.
Dän. Maſtkiler.
Schw. Maſtkilar.
Engl. Quoins or wedges of the maſts.
Franz. Coins des mâts.
Ital. Conj degli alberi.
Span. Cuñas del palo.
Port. Cunhos dos maſtros.

ſ. die Erklärung unter Kiel oder Keg.

Stoſs-KIELE.

Holl. Stootkeggen, Stootwiggen.
Dän. Kiler.
Schw. Kilar.
Engl. Wedges.
Franz. Coins de chantiers.
Ital. Conj per varare una nave.
Span. Botantes de caza.
Port. Cunhos para botar hum navio ao mar.

ſ. die Erklärung unter: Ein Schiff Ablaufen laſſen. Holländiſche Methode.

Stau-KIELE.

Holl. Koinen tot de ſtouwinge.
Dän. Kiler at ſtuve Fuſtagier.
Schw. Kilar at ſtufva.
Engl. Quoins uſed in the ſtowage of a ſhip's hold.
Franz. Coins d'arrimage.
Ital. Conj da ſtivare i barili.
Span. Cuñas de eſtiva.
Port. Cunhos de eſtiva.

ſ. die Erklärung unter Kiel oder Keg.

KIELEN.

Holl. Keggen inſlaan.
Dän. Kile.
Schw. Kila.
Engl. To quoin.
Franz. Coinſer.
Ital. Coniare.
Span. Cuñar.
Port. Cunhar.

Die Kiele oder Keggen mit einem Moker oder auch mit einer Klopſkeule eintreiben.

Ein Schiff KIELEN. ſ. Kielholen.

KIELGANG.

Holl. Kielgang.
Dän. Spunningsplanken, Kiölplanken.
Schw. Sandbordsplanka.
Engl. Garboard-ſtrake.
Franz. Gabord.
Ital. Toello.
Span. Primera tabla del bordo exterior, tabla de la quilla.
Port. Taboa do resbordo.

Der unterſte Gang Planken (Fig. 347. Q.), der in die Sponning des Kiels und des Vor- und Hinterſtevens eingelaſſen iſt.

KIELGELD. ſ. Kühlgeld.

KIELHERR. ſ. Schiffer.

Ein

Ein Schiff KIELHOLEN oder demfelben eine KIELHOLUNG geben.

Holl. Een fchip kielen of kielhaalen.
Dän. Kiölhale.
Schw. Kölhalá.
Engl. To careen.
Franz. Carener.
Ital. Dar carena o carenare la nave.
Span. Dar la quilla, tumbar a la quilla, carenar.
Port. Virar de crena, crenar.

Ein Schiff vermittelft eines Bullens (Fig. 424.) oder auch eines am Ufer ftehenden Krahns auf die Seite winden, um die auffer dem Waffer befindliche Seite auszubeffern, zu brennen und zu kalfaten. Ehe ein Schiff gekielholet werden kann, mufs alles bewegliche aus demfelben genommen oder auch wohl abgeftützt werden. Zwifchen die Decken werden auch verfchiedene Stützen gefetzt, damit fie bey der fchiefen Lage des Schiffs Haltung haben. Alsdann macht man oben am Bord die Auffutterung (f. diefe) und kalfatet alles, wo Waffer eindringen kann, dicht. Wenn diefes gefchehen werden die Maften mit den Maftenftützen (f. diefe) abgeftützt und um den Top der Maften zwey Gienblöcke genähet, der eine welcher der fchwerfte ift dient eigentlich zum Niederholen des Schiffs, indem ein Läufer durch diefen und durch einen ähnlichen Gienblock auf dem Deck des Bullens (f. Bullen) gefchoren wird, worauf man windet. Damit die Maften aber auch die aufferordentliche Kraft, welche auf fie würkt, aushalten können, fo werden durch die Seite, welche aus dem Waffer geholt werden foll, ftarke Bäume gefteckt, welche man Luvbäume nennt. Die Bäume ragen 6 bis 8 Fufs aus dem Schiff und find unterwärts mit ftarken Tauen, die an Ringbolzen geftochen find, feftgeforrt (f. Sorrung der Luvbäume), auch inwendig im Schiff werden fie ftark befeftigt. An das äuffere Ende diefer Luvbäume wird ein Gienblock genähet und durch diefen und den andern am Top des Mafts befindlichen, ein Läufer gefchoren, der alsdann angefetzt wird.

Sobald wie die Seite des Schiffs aus dem Waffer ift, legen die Schiffszimmerleute ihre Flotten daran und verrichten die Arbeit baldigft, weil es einem Schiffe manchmal fehr nachtheilig ift, wenn es lange auf der Seite liegt.

Zuweilen wird ein Schiff ganz auf die Seite gewunden, fo dafs der Kiel aus dem Waffer kömmt, und diefes nennt man dem Schiffe eine ganze Kielholung geben. Damit aber das Schiff bey folcher Kielholung durch all zu groffes Uebergewicht nicht umfchlage, fo wird der an den Maften des Bullens befindliche Aufholer oder auch die Grundtaue (f. diefe) daran befeftigt. Zuweilen wird aber nur die halbe Seite aus dem Waffer gewunden, und diefes nennt man eine halbe Kielholung. Manchmal werden auch nur drey bis vier Gänge gekielholet, das heifst das Schiff wird nur fo weit auf die Seite gewunden, bis fich 3 bis 4 Gänge von Planken, die vorher unter dem Waffer waren, über demfelben zeigen. Letztere Art Kielholung gefchieht gewöhnlich nur vermittelft einer Ballaftkifte (f. diefe).

Ein Schiff KIELHOLEN oder demfelben eine ganze KIELHOLUNG oder KIELUNG geben.

Holl. Heele kieling of met de kimme uit het waater.
Dän. Kiölhale eller krænge up Kiölen.
Schw. Kölhala eller kränga up kölen.
Engl. To heave down a fhip keel-out.
Franz. Virer un vaiffeau en quille.
Ital. Carenare.
Span. Carenar defcubriendo la quilla.
Port. Virar de crena.

f. die Erklärung unter Kielholen.

Ein Schiff halb KIELHOLEN oder demfelben eine halbe KIELHOLUNG geben.

Holl. Kieling met de kimme in't waater, Half-kieling.
Dän. At krænge et Skib for at reengjöre det.
Schw. Kränga eller luta et fkepp, kränga up 4-6 gänger.
Engl. Parliament heel or boot-topping of a fhip.
Franz. Donner une demi-bande, demi-carene.
Ital. Dar pendoli.
Span. Dar pendoles.
Port. Pendorar, dar pendores ao navio.

f. die Erklärung unter Kielholen.

Einen

Einen Matrofen KIELEN oder KIELHOLEN.

Holl. Een matroos kielen of kielhaalen, van de Raa vallen of loopen laaten.
Dän. Kiölhale en Matros.
Schw. Kölhala en matros.
Engl. To keel-haul a man.
Franz. Donner la cale par deffous la quille.
Ital. Paffar un marinajo per di fotto il piano.
Span. Paffar un marinero por debajo de la quilla.
Port. Pafar hum marinheiro por debaixo da quilha.

Eine infonderheit auf holländifchen Schiffen gebräuchliche Leibesftrafe für Hauptverbrechen. Man bindet dem Verbrecher ein Tau um den Leib, welches unter dem Kiel durch nach der andern Seite des Schiffs fährt. Alsdann belaftet man ihn mit Steinen, damit er nicht an den Kiel ftoffe, läfst ihn von der groffen Raa, wofelbft das andere Ende des Taues befeftigt ift, ins Waffer fallen, und zieht ihn unter dem Schiffe durch an der andern Seite wieder heraus. Diefe Strafe wird zuweilen mehrmals wiederholt und nicht felten bricht der Delinquent dabey Arme und Beine oder kömmt gar dabey um.

Für minder fchwere Verbrechen hat man eine ähnliche Strafe, welche man von der Raa fallen oder von der Raa laufen nennt. Der Verbrecher wird hiebey auf eine Spake gefetzt, woran ein Jolltau befeftigt ift, das durch einen Block am Nock der groffen Raa wieder ins Schiff fährt. Die Lenden des Verbrechers werden an die Spake feftgebunden und die Hände über feinem Kopf an das Jolltau, welches ihm durch die Beine durchfährt. Man holt auf diefes Tau und zieht ihn unter die Raa, alsdann läfst man folches auf einmal los und läfst ihn ins Waffer fallen. Zuweilen werden ihm auch noch Kanonenkugeln an die Füffe gebunden, damit er defto fchneller falle und tiefer finke. Diefe Strafe wird verfchiedene mal fortgefetzt. Manchmal wird fie auch darin gemildert, dafs man den Verbrecher nur bis an die Oberfläche des Waffers fallen läfst, fo dafs er nicht nafs wird. Sobald die Strafe geendigt ift, holt man ihn mit einem, vorher an die Spake gebundenen Tau, wieder an Bord. Damit er aber bey dem ftarken Aufholen unter die Raa keinen Schaden leide, fo wird über feinem Kopf an das Jolltau ein Stock gebunden, der alsdann vor den Block ftöfst.

KIELKLÖTZE.

Holl. Kielkloflen.
Dän. Det döde Træe.
Schw. Kläffar.
Engl. Dead wood.
Franz. Maffif.
Ital. Legno che forma il fondo del taglio della nave.
Span. Dormidos.
Port. Coral.

f. die Erklärung unter Kiel eines Schiffs.

KIELLICHTER. f. Bullen.

KIELSCHWEIN. f. Kolfchwein.

KIELWASSER.

Holl. Sog.
Dän. Kiölvand.
Schw. Kölvatn.
Engl. The wake of a fhip.
Franz. Houache, remoux, fillage.
Ital. Stela.
Span. Eftela.
Port. Efteira.

So heifst der Streif oder Strich des fchäumenden und wirbelnden Waffers, den das Schiff bey feiner Fahrt hinter fich läfst. Derfelbe entfteht aus den beyden Wafferlinien, die hinter dem Schiff zufammenftoffen und dafelbft den leeren Raum wieder ausfüllen, den das Schiff beym Segeln nothwendig hinter fich laffen mufs. Man kann das Kielwaffer 2 bis 3 Schiffslängen weit bemerken, und es ift um defto ftärker, je fchneller das Schiff fegelt. Der Winkel, den die Linie des Kielwaffers mit der Richtung des Kiels macht, zeigt die Gröffe der Abtrift des Schiffs an. f. Abtrift.

KIESEN des Bratfpills.

Holl. Kiefen.
Dän. Kifer.
Schw. Kifar.
Engl. Paul-plates.
Franz. Le fer des adents du vireveau.
Ital. Denti delle caftagne del mulinello.

Span. Chapas del pal.
Port. Chapas do pal.

ſ. die Erklärung unter Bratſpill.

KIESEN.

Das niederländiſche Wort für erwählen, ſo ſagt man:

Einen Hafen KIESEN. ſ. Einlaufen.

Die Räumte KIESEN. ſ. In See ſtechen.

KIL, KILLE.

Holl. Kil, Kille.
Dän. Liden Kanal.
Schw. Liten Kanal.
Engl. Narrow channel.
Franz. Chenal.
Ital. Piccolo canale.
Span. Pequeño canal.
Port. Pequeno canal.

Ein Priel oder eine enge Durchfahrt zwiſchen zwey Sandbänken.

Die Segel KILLEN laſſen.

Holl. De zeilen wappern of killen laaten.
Dän. Braſe Sejlene paa Rand eller i Vinden.
Schw. Braſſa ſeglen på rand.
Engl. To ſhiver the ſails in the wind.
Franz. Faire barbeyer, faſier.
Ital. Far battere le vele.
Span. Hazer flamear las velas.
Port. Fazer bater o pano.

Die Segel killen wenn ſie hin und her ſchlagen oder wappern. Dieſes geſchiehet wenn ihre Fläche mit der Richtung des Windes parallel iſt, ſo daſs der Wind weder vorne noch hinten einfaſſen kann. Man läſst die Segel manchmal mit Vorſatz killen oder braſst ſie in den Wind, wenn man den Lauf des Schiffs aufhalten will oder auf ein anderes Schiff wartet.

KIMM oder KIMMING des Himmels. ſ. Horizont.

KIMM oder KIMMING des Schiffs.

Holl. Kim, Kimming.
Dän. Kimmingen af et Skib.
Schw. Kimming.
Engl. Rung-heads, floor-heads.
Franz. Fleurs de vaiſſeau.
Ital. Fiori della nave, intiunte.
Span. Cantos del pantoque.
Port. Cantos do fundo do navio.

So heiſst der Uebergang des Flachs des Schiffs zur Seite (Fig. 348. X.). Die Kimming befindet ſich ungefähr da wo ſich die Köpfe der Bauchſtücke endigen, und erſtreckt ſich etliche Fuſs über und unter denſelben. Wenn ein Schiff beym Stranden auf die Seite fällt, ſo kömmt es auf ſeine Kimming zu liegen. Die Planken, welche an der äuſſern Seite des Schiffs die Kimming bekleiden, werden die Kimmgänge oder Kimmplanken genannt, und die dicken Weger (Fig. 346. 43 — 43. Fig. 345 i — i. Fig. 347. N — N.), welche inwendig dieſen Planken gegen über liegen, heiſſen die Kimmweger.

KIMMGANG oder Kimmplanken.

Holl. Kimme-gang.
Dän. Kimmingsgang.
Schw. Kimmingsgång.
Engl. Planks of the floor-heads.
Franz. Bordages des fleurs.
Ital. Filaro di tavole dei fiori della nave.
Span. Tablas de los cantos del pantoque.
Port. Taboas dos cantos do fundo.

ſ. die Erklärung unter Kimm des Schiffs.

KIMMWEGER.

Holl. Kim-waagers.
Dän. Kimmingvæger.
Schw. Kimmingsvägare.
Engl. The thick ſtuff and ceiling placed about the floor-heads.
Franz. Vaigres des fleurs.
Ital. Serrette dei fiori.
Span. Palmejares.

ſ. die Erklärung unter Kimm des Schiffs und Weger.

KINN oder KINNBACK des Kiels.

Holl. Kin, Kinnebak.
Dän. For-Parten, For-Enden af Kiölen.
Schw. Underlopp.

Engl.

Engl. Head or fore-foot of the keel.
Franz. Brion, ringeot.
Ital. Quadro della colomba.
Span. Gorja.
Port. Gorja, talaõ da caixa.

ſ. die Erklärung unter Kiel des Schiffs.

KINNBACKSBLOCK. ſ. Kinnbacks-Block.

KINDERGUT. ſ. Schiffskindergut.

KINK.

Holl. Kink, Kreuk.
Dän. Kink.
Schw. Kink.
Engl. Kink.
Franz. Coque.
Ital. Coca.
Span. Coca.
Port. Coca.

So nennt man die Falten oder Augen (Fig. 43.), welche neue oder hart gedrehete Taue in ſich ſelbſt machen. Damit neues Tauwerk nicht auf ſolche Weiſe zuſammenlaufe, ſo wird es vorher ausgereckt. Man muſs ſich ſorſältig hüten, keine Kink in einem Tau ſitzen zu laſſen, weil es dadurch beym Anziehen leicht zerſpringet.

Den Anker KIPPEN. ſ. Anker No. 75.

KIPPUNG (beym Kahnbauer). ſ. Verzahnung oder Kippung.

KIRCHE.

Holl. Kerk.
Dän. Kirke.
Schw. Kyrka.
Engl. Church.
Franz. Egliſe.
Ital. Chieſa.
Span. Igleſia.
Port. Igreja.

Der Ort, wo auf Kriegsſchiffen der Gottesdienſt verrichtet wird. Auf holländiſchen Schiffen iſt ſolcher gewöhnlich vor der groſſen Kajüte.

KISTE, Seekiſte, Schiffskiſte.

Holl. Kiſt, Scheeps-kiſt.
Dän. Söe-Kiſte.
Schw. Sjö-Kiſta.
Engl. Sea-cheſt, ſailor's-cheſt.
Franz. Coſre de bord.
Ital. Caſſa de marinaro.
Span. Caja de marinero.
Port. Caxa de marinheiro.

Eine kleine gewöhnlich viereckigte Kiſte, welche jeder Matroſe zur Aufbewahrung ſeiner Kleidungsſtücke bey ſich führt.

Feuer-KISTEN. ſ. Springkiſten.

Kardus-KISTEN. ſ. Karduskiſten.

Lunten-KISTEN. ſ. Luntenkiſten.

KISTLUKE (auf Schmacken, Kuffen und Tjalken).

Holl. Kiſtluik.
Dän. Kiſtluge.
Schw. Kiſtlucka.

ſ. die Erklärung unter Durk auf Schmacken.

KITS.

Holl. Kits, Spring-ſchip, Bombardeer-Galjoot.
Dän. Bombardeer-Galiot.
Schw. Kits, Bombkits.
Engl. Bomb-ketch.
Franz. Galiotte à bombes, Quaiche.
Ital. Galeotta da bombe.
Span. Bombarda.
Port. Eſpecie de galeota de bombas.

Ein inſonderheit bey den Engländern und Schweden gebräuchliches Fahrzeug (Fig. 484.). Es hat einen groſſen und einen Beſahnmaſt, welche eben ſolche Raaſegel führen wie andere Schiffe, überdem iſt aber noch an beyden ein Gaffelſegel befindlich. Vorne befinden ſich verſchiedene groſſe Stagſegel und Klüver. Die Kits wird theils wie eine Jacht gebraucht, um Königliche Perſonen oder Geſandten von einem Ort zum andern zu bringen, theils dient ſie aber auch ſtatt einer Bombardiergaliote. Der groſſe Maſt ſteht in der

Mitte oder agterlicher, wie auf andern Schiffen, damit vorne der Mörser Platz habe. Bey dem Bombenwerfen wird das Stag abgenommen. s. Mörser.

KIVIK.

Ein kleines russisches Fahrzeug auf den Flüssen besonders bey Moskau. Es hat 14 Ruder, ist oben mit Matten bedeckt und wird auch von Pferden gezogen.

KLAAS (auf Grönlandsfahrern).

Holl. Klaas.
Dän. Klas.
Schw. Klas.

Ein hölzerner Block, worauf die Hakjes Speck geworfen werden, um die Schwarte davon abzuschneiden. Gewöhnlich hat jeder Grönlandsfahrer 4 solcher Blöcke. s. Wallfischfang.

KLAAS, KLAAS-JACOBS. s. Beugzange.

KLABAIEN.

Holl. Klabaaien.
Dän. Klabaier.
Schw. Klabaiar.
Engl. Laths or battens nailed under the beams.
Franz. Traversins sous les baux.
Ital. Traverse sotto i bai.
Span. Travessaños entre los baos sobre los cuales se pone remos &c.
Port. Travessas entre os váos para poner remos &c.

So heissen kleine Queerhölzer, welche unter die Balken genagelt werden, damit man den Platz zwischen den Balken benutzen und Riemen, Kanonenkratzer, Wischer und andere Dinge auf diese Klabeien legen kann.

KALFATSHAMMER. s. Kalfatshammer.

KLAFTER oder Faden.

Holl. Vaam, vadem.
Dän. Favn.
Schw. Famn.
Engl. Fathom.
Franz. Brasse.
Ital. Braza.
Span. Braza.
Port. Braça.

Ein Maass, nach welchem die Länge des Tauwerks und auch bey dem Lothen die Tiefe des Wassers bestimmt wird. Da solches bey jeder Nation verschieden, so ist es von der äussersten Wichtigkeit, das Verhältniss derselben genau zu bestimmen. Was mir davon bekannt, will ich hier anführen. Sollte ich aber in den Stand gesetzt werden, etwas Vollkommneres liefern zu können, so werde ich solches am Ende dieses Werks nachholen.

Der französische See-Klafter oder Faden (*brasse*) besteht aus 5 Fuss (*pieds de roi*). Jeder Fuss ist wieder in 12 Zoll eingetheilt und jeder Zoll in 12 Linien.

Der neapolitanische hat nach dem Bericht den Herr *Vial* von Herrn *Crama*, einem neapolitanischen Steuermann, erhielt, der in den Jahren 1781 und 1782 in französischen Diensten dem Feldzug in Amerika mit beywohnte, ganz genau die Länge des französischen, und derselbe Fuss (*pied de roi*) dient auch zur Eintheilung, obgleich es in den neapolitanischen Staaten verschiedene Fussmaassen giebt, die gänzlich hiervon abweichen.

Der spanische See-Klafter (*Braza*) enthält 2 Ellen (*varas*) oder 6 castilianische Fuss, welche eigentlich *pies de Burgos* genannt werden von der Hauptstadt Burgos in Castilien. Jeder Fuss hat wieder 12 Zoll. Nach dem Bericht der Herren *Tofino* und *Joseph Gonzalez*, wovon der erste Vorsteher der Seekadettenschule zu Cadix und letzterer ein Seeofficier ist, verhält sich der castilianische Fuss zum Pariser wie 6 zu 7. Herr *Paucton* giebt solchen (in seiner *Metrologie ou Traité des mesures*, 1 *Vol.* 4*to.* *Paris* 1780. pag. 107 und 108) wie 0, 8588 zu 1 an. Wenn man nun dieses letztere Verhältniss nimmt, so ist der spanische See-Klafter 5 Fuss 1 Zoll 10 Linien in franz. *pieds de roi*. In dem *Reglamento de maderas* von *J. R. J. de Landa* steht die Länge eines *pie de Burgos*. Ich habe solchen genau mit einem Pariser und einem rheinländischen Fuss verglichen, und gefunden dass der spanische Klafter 5 Fuss 9 Linien in Pariser Fuss oder *pieds de roi* hält.

Der portugiesische See-Klafter (*Braça*) hat 8 *palmos* oder *palmos craveiros*. Nach einem an die Academie der Marine zu Brest gesandten Maass, welches der Marquis *de Chabeau* dieser Academie geschenkt und welches mit vieler Genauigkeit auf einem der königlichen Werfte zu Lissa-

Liſſabon nach einer braça genommen worden, ergiebt ſich, daſs der portugieſiſche Klafter 5 Fuſs 8 Zoll $8\frac{1}{2}$ Linie in franz. *pieds de roi* hält.

Der holländiſche Klafter (*Vaam*) hat 6 rheinländiſche Fuſs, wovon jeder 12 Zoll hat. Ein rheinländiſcher Fuſs iſt aber 11 Zoll $7\frac{2}{10}$ Linien vom *pied de roi*, folglich hat der holländiſche Klafter 5 Fuſs 9 Zoll 7 Linien vom *pied de roi.*

Der däniſche See-Klafter (*Favn*) hat ebenfalls 6 Fuſs und jeder Fuſs 12 Zoll (*Tomme*). Aus ſichern Nachrichten aus Kopenhagen, welche Herr *Reinke* mir gütigſt mitgetheilt hat, iſt der däniſche Klafter vollkommen einerley mit dem holländiſchen. Die Herren *Verdun de la Crenne, Borda* und *Pingré* fanden auf ihrer Reiſe nach Kopenhagen (*Voyage fait par ordre du roi en* 1771 & 1772. *1me Vol.* pag. 284 und 285) daſs der däniſche Klafter 5 Fuſs 9 Zoll 6 Linien in *pieds de roi* betrug. Herr *Pauſton* in ſeinem eben geſagten Werke pag. 773 ſetzt ſolchen 5 Fuſs 9 Zoll $6\frac{434}{1000}$ Linien. Eine gröſſere Genauigkeit kann man in ähnlichen Dingen faſt nicht verlangen.

Der ſchwediſche Klafter (*Famn*) hat 6 ſchwediſche Fuſs, wovon jeder wieder 12 ſchwediſche Zoll (*Tum*) hält. Aus *Chapmanns* berühmten Werke erhellet, daſs 13_1 ſchwediſche Zoll einen *pied de roi* machen, womit auch *Pauſton* übereinſtimmt. Der ſchwediſche Klafter hält alſo 5 Fuſs 5 Zoll 10 Linien in *pieds de roi.*

Der engliſche Klafter (*Fathom*) hat 6 engliſche Fuſs und jeder Fuſs 12 engliſche Zoll (*Inches*). Seine Länge beträgt 5 Fuſs 7 Zoll 7 Linien in *pieds de roi*, wofern man das Verhältniſs des Londner Fuſſes zum Pariſer, wie 1000 zu 1065 annimmt, wie ſolches *R. Cotes* in ſeiner *Experimental-Phyſik* beſtimmt. Man findet in der *Connoiſſance des temps* vom Jahr 1781, pag. 359 und in etlichen andern eine Schätzung des engliſchen Fuſſes, welche für den engliſchen Klafter, auf eine Linie nach, denſelben Werth giebt.

Der hamburgiſche Klafter hat 6 hamb. Fuſs, wovon jeder 12 Zoll und jeder Zoll 12 Linien hat. 127 Linien vom franz. machen aber 1 hamb. Fuſs aus. Daher hält der hamb. Klafter 5 Fuſs 3 Zoll 6 Linien vom franzöſiſchen.

KLAHR. ſ. Klar.

KLAMAIEN oder Klameien. ſ. Balkkuntjes.

KLAMEIEISEN.

Holl. Klammaje-yzer, Klamaai-yzer.
Dän. Klamey-Slag, en Klameje.
Schw. Klamei.
Engl. Horſing-iron.
Franz. Pataraſſe, coin à manche.
Ital. Pataraſſa.
Span. Pitaraſſa.
Port. Pataraça.

ſ. die Erklärung unter Kalfaten.

KLAMEIEN.

Holl. Klamaaien.
Dän. At klameje.
Schw. Klameia.
Engl. To drive in the oakum with a horſing-iron.
Franz. Pataraſſer.
Ital. Pataraſſare.
Span. Rebater con la pitaraſſa.
Port. Rebater as coſturas com a pataraça.

Das Werg vermittelſt eines Klameieiſens in die Nathen treiben, wodurch ſolches weit feſter wird, als wenn die Arbeit nur mit einem gewöhnlichen Kalfateiſen geſchieht.

KLAMMER.

Holl. Beugels, yzere klampen.
Dän. Klammer.
Schw. Klammer.
Engl. Iron ſtirrups.
Franz. Etrieux de fer.
Ital. Mappe di ferro (*ein kohler Klammer* caſtagnuola di ferro).
Span. Abrazaderas.
Port. Chapas, Azas, ligaduras de ferro.

Sind platte eiſerne Stangen (Fig 599. a. b. d. f.) die entweder gekrümmt oder auch rechtwinklicht gebogen ſind, ſo daſs ſie zur Verbindung um zwey Hölzer geſpikert werden können. Es ſind zu dieſer Abſicht mehrere Spikerlöcher in den Klammern befindlich. Es werden Klammern a a um die Rüſten geſpikert, damit ſie die Hölzer, woraus ſie beſtehen, zuſammenhalten. Mit ähnlichen Klammern (Fig. 90. a a a.) werden die Fingerlinge des Steuers an den Hinterſteven

beſeſtigt.

befestigt. Die Franzosen nageln auch einen Klammer (Fig. 599. f.) an die Ruderpinne, da wo solche in den Kopf des Steuers geht. An diesem Klammer haben die beyden Enden ein Auge, damit man, wenn die Ruderpinne brechen sollte, durch diese ein Tau scheeren kann, und vermittelst desselben das Stück der Ruderpinne wieder von dem Kopf des Steuers ziehen. Man hat auch hohle eiserne Klammer (Fig. 89.) oder die in der Mitte krumm sind und wovon die beyden Enden an irgend ein Holz gespikert werden, um daran ein Tau festzumachen.

KLAMPEN.

Holl. Klampen.
Dän. Klamper.
Schw. Klampar, krampar.
Engl. Cleats, kevels, and wedges.
Franz. Taquets.
Ital. Tacchj.
Span. Tojinos.
Port. Cunhos.

Kleine Hölzer von verschiedener Gestalt, theils dienen sie größern zur Unterlage oder zur Befestigung, theils werden sie aber auch gebraucht das laufende Tauwerk daran zu belegen, und alsdann haben sie eine hakenförmige Gestalt. Man unterscheidet sie nach der Verschiedenheit ihres Gebrauchs in folgende:

Sorr-KLAMP oder hohler Klamp.

Holl. Sor-klamp.
Dän. Hul-Klamp.
Schw. Hol-klamp.
Engl. Hollow cleat.
Franz. Galoche de bois.
Ital. Castagnuola di legno.
Span. Castañuela de palo.
Port. Castenha de páo.

Hölzer oder Klampen (Fig. 88.) die in der Mitte hohl sind und wovon die beyden Enden festgespikert werden. Sie dienen das Ende eines Taues daran festzustechen oder festzusorren. Man hat auch ähnliche Klampen von Eisen (Fig. 89.), welche aber Klammer genannt werden.

Horn-KLAMPEN oder Kreuz-Klampen.

Holl. Kruis-klampen.
Dän. Kryds-Klamper, Horn-Klamper.
Schw. Horn-krampar.
Engl. Belaying cleats.
Franz. Taquets à cornes ou à branches.
Ital. Castagnuole.
Span. Maniguetas.
Port. Cunhos da mariaçaõ.

Haben in der Mitte eine Hacke oder einen Fuss, damit sie an die innern Seiten des Schiffs oder auch irgendwo auf dem Deck festgespikert werden können, die beyden Enden erheben sich etwas und laufen spitz zu, so dass sie zwey Hörner oder Ohren (Fig. 184.) formiren, um welche das Tau belegt wird.

Man hat auch ähnliche Klampen (Fig. 185.) die nur ein Horn haben und statt des andern einen runden Kopf. Die Franzosen geben diesen den besondern Namen *taquets à gueule* oder *à dent*, und die Engländer *snatch cleats*. Man befestigt solche in einer vertikalen Richtung an den Mast oder irgend anderswo, so dass das Horn unterwärts steht und man ein Tau, welches gerade in die Höhe fährt, daran festmachen oder belegen kann. Noch andere werden Kreuzhölzer genannt. s. Kreuzhölzer.

Wand-KLAMPEN.

Holl. Wand-klampen, of Beleg-houtjes met naagels.
Dän. Vant-Klamper.
Schw. Vant-klampar.
Engl. Cleats of the shrouds.
Franz. Taquets de haubans.
Ital. Castagnuole delle sarchie.
Span. Maniguetas de la jarcia.
Port. Cunhos da emxarcia.

Dienen zu eben demselben Gebrauch wie die Hornklampen und sind eben so gestaltet, nur breitet sich der Fuss an beyden Enden etwas weiter aus und ist unten ausgekeept (Fig. 170.), durch die Mitte desselben sind zuweilen auch zwey Spiker oder spitze Pinnen (Fig. 171.) geschlagen, damit solche durch die untern Wandtaue gestochen werden können, woran man diese Klampen festsorrt und wovon sie ihren Namen haben. Die Keep unter dem Fuss dient dazu, dass sie fester an die Wandtauen schliessen. (Fig. 169.)

Masten-KLAMPEN.

Holl. Klampen aan de masten.
Dän. Mast-Klamper.
Schw. Mast-klampar.
Engl. Cleats of the lower masts.
Franz. Taquets de mâts.
Ital. Castagnuole o tacchi degli alberi.
Span. Mesa de maniobra ó maniguetas de los palos.
Port. Cunhos de mareaçaõ.

Hierunter versteht man theils an den Mast gespikerte Hornklampen; theils aber auch lange lippenförmige Hölzer (Fig. 483.) mit starken Koveinnageln, die an beyden Seiten an die untern Masten gespikert sind und zur Festmachung des laufenden Tauwerks dienen. Diese letztern werden auch Marsschotenklampen genannt, weil sie auf kleinen Schiffen zur Festmachung der Marsschoten dienen.

Betings-KLAMPEN.

Holl. Klampen onder de Beetingbalk.
Dän. Bedings-Klamper.
Schw. Betings-klampar.
Engl. Cleats under the cross piece of the bits.
Franz. Taquets des bittes.
Ital. Tacchj della traversa delle bitte.
Span. Tojinos de la cruceta de la bita.
Port. Cunhos da travessaõ da abita.

Rechtwinklichte hölzerne Klötze (Fig. 77. 78. und 79. c.), welche zuweilen unter den Betingsbalken gespikert werden, um denselben mit tragen zu helfen, oder die Bolzen, womit er an die Betingsspenen gespikert ist, zu erleichtern.

Nock-KLAMPEN.

Holl. Nok-klampen.
Dän. Nok-Klamper.
Schw. Näck-klampar.
Engl. Cleats of the yard arms.
Franz. Taquets de bout de vergue ou de pointure de ris.
Ital. Conj dei pennoni.
Span. Tojinos del penol.
Port. Cunhos do laiz.

Kleine kielförmige Hölzer (Fig. 104. a.), welche hinter dem Nock d d um die Raa gespikert werden, damit solche einen Absatz bekomme, der dazu dient, dass die um das Nock der Raa gelegten Taue, als Leikhörner, Nockbindsel, Toppenants &c. sich nicht nach der Mitte der Raa bewegen können. Die Fig. 103. wo d das Nock und e die Nockklampen vorstellt, zeigt dieses deutlicher. Marssegel, welche 3 Reefen haben, bekommen auch 3 Nocken an ihren Raaen (Fig. 97. A.), weil das unterste Reef dieser Segel wegen der Ausgillung wehrere Breite hat. Diese Nockklampen stehen eben so weit von einander als die Länge des Reefs, wozu sie gehören. Es giebt auch lange Klampen oder Schalen von 6 bis 9 Fuss, die hinten an die Mitte der untern Raaen gespikert sind, damit solche etwas vom Mast entfernt bleiben und man sie desto besser brassen kann. In diesem Klamp oder Schale befinden sich verschiedene Einschnitte sowohl für den Borg der um die Raa gelegt wird, als auch für die daselbst befindlichen Stroppen für Blöcke.

Trepp-KLAMPEN.

Holl. Trap-klampen.
Dän. Trappe-Klamper.
Schw. Trapp-klampar.
Engl. Steps which are nailed on the gangway whereby to ascend or descend the ship's sides.
Franz. Taquets d'échelle, ou échelon.
Ital. Tacchj per la scala.
Span. Passos de escalera.
Port. Cunhos do portaló.

Sind kurze aber sehr schmale Tritte, die aus einem Stück Holz gemacht sind und unter einander an die äussere Seite des Schiffs gespikert sind, so dass sie eine Art Treppe (Fig. 236. p p.) formiren, auf welcher man, vermittelst eines Fallreeps, in das Schiff steigen kann. Sie befinden sich etwas vor dem grossen Mast oder bey dem Anfang der Schanze.

Spill-KLAMPEN oder Gangspill-Klampen.

Holl. Klampen van de spil.
Dän. Spil-Klamper, Spil-Hvalper.
Schw. Spel-klampar, Spelhvalpar.
Engl. Whelps of a capstern.
Franz. Taquets de cabestan ou flasques.
Ital. Fanfinetti dell' argano.

Span.

Span. Guarda-infantes.
Port. Cunhos do cabreftante.

ſ. die Erklärung unter Gang-Spil.

Pall-KLAMP.

Holl. Pal-klamp.
Dän. Pal-Klampe.
Schw. Pall-klamp.
Engl. Paul-cleat.
Franz. Taquet d'elinguet.
Ital. Tacco della caftagna dell' argano.
Span. Tojino del linguete.
Port. Cunho do linguete.

ſ. die Erklärung unter Gang-Spil.

KLAMPEN der Maften-Spuhren.

Holl. Klampen van de maſt-ſpooren.
Dän. Maftſporets-Klamper.
Schw. Maftefpärets-klampar.
Engl. Cleats in the fteps of a maft.
Franz. Taquets de flafques.
Ital. Tacchj delle mincie.
Span. Tojinos de las carlingas del palo.
Port. Cunhos das carlingas.

ſ. die Erklärung unter Spuhr der Maften.

KLAMPEN des Bugſpriets. ſ. Backen des Bugſpriets.

Roje-KLAMPEN.

Holl. Roejklampen, velden.
Dän. Klamper paa Tollegangen, Aar-Klamper.
Schw. År-klampar.
Engl. Row-locks.
Franz. Taquets de nage, dames, tolletieres.
Ital. Scarmi al modo di Norte.
Span. Toletes al modo de Norte, tojinos de remos.
Port. Toleteras.

Klampen welche auf den Bord eines Boots oder einer Schlupe geſpikert werden und zwiſchen welche bey dem Rojen die Riemen gelegt werden. Man ſieht ſie Fig. 295. i i. Gewöhnlich findet man aber nur blos Dullen e. e. e. dazu.

Waſſer-KLAMPEN.

Holl. Water-klampen.
Dän. Vandliggerts-Klamper.
Schw. Klampar af en vattenliggare.
Engl. Scantlings laid on a ſhip's deck to ftow a water-caſk.
Franz. Taquets de futailles.
Ital. Tacchj.
Span. Calzos.
Port. Picadeiros dos barriles de agua.

Sind zwey Hölzer oder Klötze, die auf das Deck geſpikert werden. Es werden auf dieſe Klampen die zum täglichen Gebrauch dienenden Waſſertonnen gelegt und feſtgebunden, und in der Abſicht iſt ihre obere Seite etwas hohl.

Bugſpriet-Wuhlings-KLAMPEN.

Holl. Klampen aan de boegſpriet-woeling.
Dän. Voulings-Klamper.
Schw. Vulings-klampar.
Engl. Cleats of the gammoning of the bow-ſprit.
Franz. Taquets de lieures de beaupré.
Ital. Tacchj delle trinche del copreſſo.
Span. Tacos de las trincas del baupres.
Port. Cunhos das trincas do gorupes.

Kleine Klampen (Fig. 235 a. a.), die auf das Bugſpriet hinter der Wuhling Q geſpikert werden, damit ſolche an ihrer Stelle bleibe. Aehnliche Klampen, die zur Stütze des Tauwerks oder anderer Hölzer dienen, findet man an vielen Stellen des Schiffs und der Maften.

Der unterſte KLAMP eines Kreuzholzes. (Fig. 183. a a.)

Holl. Klamp van een kruishout.
Dän. Klampe af et Krydsholt.
Schw. Klamp af et Krysſhult.
Engl. Step of a kevel.
Franz. La ſole d'un taquet à oreilles.
Ital. Tacco d'una caftagnuola.
Span. La concha de una cornamuſa.
Port. Cunho de hum lebre.

ſ. die Erklärung unter Kreuzholz.

Bratſpill-KLAMPEN. ſ. Ausfütterung des Bratſpills.

Boots-KLAMPEN. ſ. Bootsklampen.

Hals-KLAMPEN. ſ. Halsklampen.

KLAPBOJE. ſ. Klap-Boje.

KLAPBOLZEN. ſ. Klap-Bolzen.

KLAPBORD. ſ. Waſſerbord oder Klapbord.

KLAPLÄUFER.

Holl. Klap-looper.
Dän. Klap-Löber.
Schw. Klapp-löpare.
Engl. Whip.
Franz. Palan ſimple.
Ital. Paranchino.
Span. Candaliza.
Port. Candeliza.

Eine kleine Art Talje (Fig. 546.) die aus zweyen einſcheibigten Blöcken zuſammengeſetzt iſt. Der Läufer iſt an den Hunſot des oberſten Blocks befeſtigt und fährt von da durch den unterſten Block und alsdann durch den oberſten. Eine Talje (Fig. 179) unterſcheidet ſich von dem Klapläufer darinn, daſs ſolche oben einen zweyſcheibigten aber unten einen einſcheibigten Block hat, der Läufer derſelben iſt an den Hunsfot des unterſten Blocks befeſtigt, ſie hat alſo einen Part mehr, wie die Figur deutlicher zeigt.

KLAPPEN am Pumpeneimer und Pumpenſchuh (Fig. 140. und 141. a.).

Holl. Klappen.
Dän. Klapper.
Schw. Klapper.
Engl. Clappers.
Franz. Clapets, ſouspapes.
Ital. Animelle.
Span. Chapaletas.
Port. Chapaletas.

ſ. die Erklärung unter Pumpeneimer und Pumpenſchuh.

Eiſerne KLAPPEN an den Puttingen.

Holl. Beugels van de Puttings.
Dän. Pytting-Skeener.
Schw. Puttings-ſkenar.
Engl. The lower links of the chains.
Franz. Etriers de chaînes des haubans.
Ital. Contralande.
Span. Eſtribos.
Port. Chapas dos batoques.

ſ. die Erklärung unter Puttingen der Jungern.

KLAR.

Holl. Klaar.
Dän. Klar.
Schw. Klar.
Engl. Clear, ready.
Franz. Paré, degagé.
Ital. Pronto.
Span. Claro.
Port. Claro, leſto, prompto.

Heiſst, wenn vom Tauwerk die Rede iſt, ſo viel als unverworren oder nicht verwickelt und durch nichts verhindert. Ein Tau fährt klar, wenn es ſich an nichts reibt oder kneift; es fährt im Gegentheil unklar, wenn es ſich in den Blöcken, auf dem Spill oder an andern Stellen bekneift, oder auch verwickelt iſt, Kinken hat und ſich irgendwo an ſcheuert. Klar machen, klar halten oder klaren, heiſst ein Tau oder ſonſt etwas in Ordnung bringen und zum Dienſt bereit halten, ſo daſs er unmittelbar geleiſtet werden kann, ohne durch etwas behindert zu werden, ſo ſagt man z. B. ein Ankertau klar machen, das heiſst, ſolches dergeſtalt ordnen oder hinlegen, daſs es ohne Hinderniſs dem Anker, den man zugehen laſſen will, folgen kann.

KLAR machen, KLAR halten.

Holl. Klaar maken, klaar houden.
Dän. Giöre klar.
Schw. Klargöra.
Engl. To get clear, ſo ſee clear.
Franz. Parer.
Ital. Tener pronto.
Span. Tener pronto.
Port. Ter prompto, claro.

ſ. die Erklärung unter Klar.

Die

Die Ankertaue vor den Klüfen KLAREN. ſ. Anker No. 111.

Ein Takel KLAREN oder KLAR ſcheeren.

Holl. Een Taakel klaaren of klaar ſcheeren.
Dän. Klare et Takkel.
Schw. Göra et Takel klar.
Engl. To underrun a tackle.
Franz. Parer un palan.
Ital. Ricorrere un paranco imbucato.
Span. Rejiſtrar un aparejo.
Port. Recorrer hum aparelho.

Die Parten eines Takels, welche unklar oder verwickelt ſind, wieder in Ordnung bringen.

Die Riemen KLAR machen.

Holl. De riemen klaar maken om te roeyen.
Dän. Giöre Aarene klar.
Schw. Göra Åroma klar.
Engl. To ſhip the oars.
Franz. Armer les avirons.
Ital. Armare i remi.
Span. Armar los remos.
Port. Armar os remos.

Die Riemen vermittelſt ihrer Stroppen an die Dullen legen, ſo daſs ſie zum Dienſt fertig ſind. Eben ſo ſagt man auch das Gangſpill klar machen.

Ein Schiff KLARIEREN.

Holl. Een ſchip klareeren.
Dän. Klarere et Skib.
Schw. Klarera et Skepp.
Engl. To clear a ſhip.
Franz. Acquitter un navire à la douane, payer les droits de la douane.
Ital. Pagar i diritti della gabella per una nave.
Span. Clarar un navio.
Port. Aclarar hum navio.

Die Güter eines Schiffs bey dem Zollen, den es paſſiren muſs, angeben und ſolchen entrichten, damit es ungehindert ſeine Reiſe fortſetzen kann. An einigen Orten geſchieht das Klarieren von Schiffsmaklern, die daher auch Schiffsklarierer genannt werden.

KLARIGKEIT oder KLARHEIT zu wenden.

Holl. Klaarigheid om te wenden!
Dän. Klar til at vende!
Schw. Klar til at vända!
Engl. See all clear to go about! — ready about!
Franz. Pare a virer!
Ital. Pronto a virare!
Span. Apareja a virar!
Port. Leſto a virar!

Der erſte Ausruf bey dem Wenden eines Schiffs, damit jeder auf ſeinem Poſten ſich bereit halte, die Braſſen, Schoten, Bulinen und Halſen zu vieren oder auch zu holen. ſ. Wenden.

KLAUEN. ſ. Kalfaten.

KLAUEN eines Dregankers.

Holl. Klaauwen.
Dän. Klöer af en Drække.
Schw. Klor af en Dragg.
Engl. Claws of a grappling.
Franz. Pattes d'un grapin.
Ital. Patte d'un ferro.
Span. Uñas del rezon.
Port. Unhas, patas.

ſ. die Erklärung unter Anker No. 7.

KLAUEN oder Teufels-Klauen. ſ. Teufelsklauen.

KLAUHAMMER. ſ. Hammer mit Klauen.

KLAUER. ſ. Kalfaterer.

KLAUER. ſ. Kalfatshammer.

KLAVER.

Holl. Klaver.

Iſt ein Zierath, der die Geſtalt eines Kleverblatts hat und den man an der hintern Seite von dem Kopf des Steuers, auf Galioten, Fleuten und Kuffen findet.

KLAVERTUCH. ſ. Klaver-Tuch.

KLEID

KLEID eines Segels.

Holl. Kleed van een zeil.
Dän. Klæd af et Sejl.
Schw. Kläde af et Segel.
Engl. One of the cloths of a fail.
Franz. Cueille.
Ital. Ferfcio, ferzo.
Span. Paño de vela.
Port. Hum pano de vela.

Jeder einzelne Streif Segeltuch (Fig. 97. p.p.) woraus das Segel zufammengefetzt ift. Die Kleider werden der Länge nach an einander genähet, und ihre Breite zufammengenommen macht die Breite des Segels aus. Ein Segel befteht alfo, nachdem wie es breit ift, aus mehr oder wenigern Kleidern. Da die Marsfegel unten an den Seiten eine Gilling haben oder ausgegillt find, fo wird das oberfte Ende der Kleider, woraus die Gilling befteht, fchräge abgefchnitten und das äufferfte Ende oder die Geer hat die Geftalt eines rechtwinklichten Dreyecks. Die Fig. 97. s. wird diefes deutlicher zeigen.

Segel-KLEID. f. Segelkleid.

KLEID der Taue. f. Bekleidung.

KLEID der Pumpe. f. Pumpenkleid.

KLEID einer Laterne.

Holl. Lantaarn-kleed.
Dän. Lanterne-Klæd.
Schw. Kläde af en Lanterna.
Engl. Lantern girdles and cover.
Franz. Couverture de fanaux.
Ital. Copertura di fanale.
Span. Cobertor del fanal.
Port. Cuberta do fanal.

f. die Erklärung unter Laterne.

Die Tauen KLEIDEN. f. Bekleiden.

KLEIDKEULE.

Holl. Kleedquil.
Dän. Klæde-Kiölle.
Schw. Kläde-kölle.
Engl. Serving mallet.
Franz. Maillet à fourer, mailloche à fourer ou à garnir.
Ital. Mazzuola a fafciare.
Span. Maceta de forrar.
Port. Maceta de forrar.

Eine Art hölzerner Hammer (Fig. 87.), welcher aber nicht zum Schlagen, fondern zum bekleiden des Tauwerks dient. Der Kopf deffelben ift cylinderförmig und hat an der einen Seite nach der Dicke des Taues, welches bekleidet werden foll, eine hole Kerbe. An der andern Seite aber ift in der Mitte ein kurzer Stiel befindlich. Wie die Kleidkeule gebraucht wird, zeigt die Erklärung unter unter bekleiden und die Fig. 509. In Ermangelung einer Kleidkeule bedient man fich eines Kleidfpahns (Fig. 631.), welches ein länglichtes plattes Holz ift, wovon das eine Ende fich in einen Stiel endigt, durch das andere platte Ende aber find zwey Löcher gebohrt, wodurch das Schiemannsgarn zur Bekleidung, mit einem halben Schlag um den Stiel gefchoren wird. Die Figur zeigt den Gebrauch deutlicher.

KLEIDSPAHN (Fig. 631.).

Holl. Kleedfpaan.
Dän. Klæde Spaan.
Schw. Kladfpån.
Engl. Serving-board.
Franz. Table à fourer.
Ital. Tabla da fafciare.
Span. Tablilla de forrar.
Port. Tablilha de forrar.

f. die Erklärung unter Kleidkeule.

KLEISEIS.

So wurden bey den Griechen befeftigte und mit Dückdalben verfehene Häfen genannt.

KLEITOPODION. f. Chalkene.

KLEMMHAKEN. f. Klemm-Haken.

KLEVER am Ruder. f. Klaver.

KLICK des Ruders oder Steuers.

Holl. Klik aan't roer.
Dän. Agter Stykke eller Klik af et Roer.
Schw. Hälen af et roder.
Engl. After-piece of the rudder.

Franz. Safran.
Ital. Riverso del timone.
Span. Azafran.
Port. Safraõ.

Das hinterste oder äusserste Stück des Steuers. s. Steuer.

KLICK am Vorsteven.

Holl. Klik aan de Voorsteven.
Dän. Klik af Forstevnen at sætte Skiægget paa.
Schw. Klick.
Engl. Chock on the fore-end of the stem or fore-foot upon which is placed the cut-water.
Franz. Repos à l'angle du brion pour recevoir le bout inférieur du taille-mer.
Ital. Riverso dell' asta di prua per il pié del tagliamare.
Span. Azafran por el pié del tajamar.
Port. Safraõ do beque ou apoio do talhamar.

So heisst ein Absatz (Fig. 55. d) am Unterlauf oder Kinnback des Kiels, oder auch ein Stück Holz, welches vorne an den Fuss des Vorstevens gebolzt wird, damit darauf der Fuss des Schafts ruhen kann. Es ist eigentlich die Verlängerung des Schafts nach unten.

KLIMA.

Die alten Geographen theilten die Erdfläche durch Parallelkreise mit dem Equator so, dass von jedem solchen Kreise bis zum folgenden die Dauer des längsten Tages um eine halbe Stunde zu nahm. Die Flächenräume zwischen diesen Kreisen nannten sie Klimata, welches Wort soviel, als: Lagen der Orte bedeutet. So gieng das erste Klima vom Equator, wo jede Taglänge 12 St. beträgt, bis an den Parallelkreis, unter welchem der längste Tag $12\frac{1}{2}$ St. dauert; unsere Gegenden, deren längster Tag gegen $16\frac{1}{2}$ Stunde beträgt, fallen hiebey in das neunte Klima. Nach dieser Eintheilung finden vom Equator bis an jeden Polarkreis, wo der längste Tag 24 St. dauert, 24 Klimata statt. Innerhalb der Polarkreise wächst der längste Tag so schnell, dass er einen Grad weiter nach dem Pole, schon einen Monat lang ist. Einige haben daher die kalten Zonen noch in sechs Klimata getheilt, in deren jedem, vom Anfange bis zum Ende, der längste Tag um einen Monat wächst. Man findet von diesen jetzt nur noch zur Erklärung der Alten brauchbaren Eintheilungen, beym *Riccioli* (*Geogr. reform. L. VII. c.* 9.) und *Varenius* (*Geogr. gener. Sect. VI. c.* 25.) umständlichere Nachricht.

Weit gewöhnlicher versteht man anjetzt unter dem Worte Klima das einem Ort eigne Verhalten der Witterung in Absicht auf Wärme und Kälte, Abwechselungen der Jahrszeiten, Feuchtigkeit und Trockenheit der Luft, Fruchtbarkeit u. s. w. Dass die Hauptverschiedenheiten der Wärme und der Jahreszeiten von der Wirkung der Sonnenstralen herrühren, fällt bey Vergleichung der Witterung in den verschiedenen Zonen der Erdfläche deutlich in die Augen. Wie viel nun hiebey auf die Sonne allein ankomme, das haben *Halley* (*Phil. Transf. Num.* 23 *art.* 9.), *Mairan* (*Mem. de Paris ann.* 1719), *Simpson* (*Treatise of fluxions p.* 182 *seq.*), *Kästner* (*Hamburg. Magazin* 11. *B.* 426 *S.* imgl. bey *Lulofs Einleit. zur Kenntniss der Erdkugel, Anm. S.* 97. *u. f.*), *Euler* (*Comm. Acad. Petrop. T. XI.*) auf mathematische Berechnungen zu bringen gesucht.

KLIMAKES.

Waren Stege oder kleine Treppen bey den alten Griechen, vermittelst welcher man aus den Schiffen ans Land oder aus einem Schiffe in das andere gieng.

KLIMMSTAG. s. Laufstag.

KLINK oder KLINKE.

Holl. Klink.
Dän. Klink.
Schw. Klink.
Engl. The clinched end of a bolt.
Franz. Pointe de clou rivée.
Ital. Punta ribattuta d'un perno.
Span. Punta rebatida de un perno.
Port. Ponta rebitada ou aninada de huma cavilha.

So nennt man die Spitze eines Spikers oder Bolzens die geklunken worden. s. Klinken.

KLINKBOLZEN. s. Klink-Bolzen.

KLINKEN oder VERKLINKEN.

Holl. Klinken.
Dän. Klinke.

Schw. Klinka.
Engl. To clinch.
Franz. River, claveter une cheville fur virole.
Ital. Ribadire, ribattere.
Span. Rebater los pernos.
Port. Aninar.

Die durch Hölzer getriebenen Spitzen der Spiker und Enden der Bolzen umfchlagen, fo dafs fie einen Kopf bekommen der fie verhindert wieder zurückzugehen. Die Spitzen der Spiker fchlägt man blos um, fo dafs fie einen Haken formiren, die Enden der Bolzen werden aber gehörig verklunken. Ehe diefe Arbeit gefchieht legt man um diefelben einen platten eifernen Ring und doppt das Holz, gegen welches diefer Ring liegen foll, etwas aus (f. Doppen), alsdann fchlägt man das Ende des Bolzen mit einem eifernen Hammer gegen den Ring breiter, fo dafs der Ring zugleich dazu dient, den Kopf des Bolzen gröffer zu machen. Etliche Bolzen werden auch mit Splinten befeftigt. f. Splint.

KLINKERT.

Holl. Klinkaart.
Dän. Klinkert, et Slags Baad.
Schw. Klinkert.
Engl. A fort of flat-bottomed clincher-built pram of Sweden.
Franz. Clincart, efpéce de bateau.
Ital. Battello con fondo piano.
Span. Nombre de un batel.
Port. Batel chato de Suecia.

Ein in Schweden gebräuchlicher Kahn oder Fahrzeug, das klinkerweife gebauet und einen platten Boden hat.

Ein KLINKERWEISE gebauetes Fahrzeug, Klinkerwerk.

Holl. Zoomwerk.
Dän. Klinke Bygning.
Schw. Bygde på klink.
Engl. A veffel built with clincher-work.
Franz. Bâtiment bordé à clin.
Ital. Le tavole delle bande l'una fopra l'altra.
Span. Barco tinglado.
Port. Barca qué tem os coftados telhados com tablas.

Wird von einem Fahrzeuge gefagt, deffen Seitenplanken der Breite nach mit den Kanten etwas übereinander liegen, nach Art der Dach-Schindel. Diefe Art zu beplanken ift aber nur bey Schlupen, Böten, Jachten, Kuttern und andern kleinen Fahrzeugen gebräuchlich. Die obere Planke liegt etliche Zoll über die untere (Fig. 438.), und diefe beyden über einander liegenden Kanten werden mit einer kleinen Schraube befeftigt, auf welche inwendig im Schiff eine Mutter gefetzt wird, um fie damit anzuholen. Man fieht hieraus, dafs man diefe Planken mit einander verbinden kann, ohne dafs man nöthig habe fie an die Inhölzer zu fpikern, und aus diefer Urfache vermindert man auch die Zahl derfelben, wodurch denn diefe Fahrzeuge fehr leicht von Holz und gefchickter zum Segeln werden. Inzwifchen ift diefe Beplankung infofern mangelhaft, weil die Nathen nicht gehörig gedichtet oder kalfatet werden können, auch folche nicht gut auszubeffern find.

KLIPPEN.

Holl. Klippen.
Dän. Klipper.
Schw. Klippor.
Engl. Rocks.
Franz. Rochers.
Ital. Scoglj.
Span. Peñafcos, efcollos.
Port. Penhafcos, efcolhos.

So heiffen an den Küften und auch in der See liegende Felfenfpitzen, die den Schiffen manchmal gefährlich werden, infonderheit wenn fie unter der Oberfläche des Waffers liegen. Letztere werden blinde Klippen genannt (f. Blinde Klippe). Eine gefunde Klippe nennt man diejenige, welche nicht mit blinden Klippen umgeben ift, und wovon weiter nichts gefährlich ift als der Theil welcher fich über dem Waffer befindet.

KLOCKE.

Holl. Klok.
Dän. Klokke.
Schw. Klåcka, Klocka.
Engl. Bell.
Franz. Cloche.
Ital. Campana.
Span. Campana.
Port. Sino.

Die Klocke dient auf Schiffen eben so wie auf dem Lande, theils damit die Stunden anzuzeigen, theils aber auch damit zu läuten. Da der Tag auf Schiffen in 48 halbe Stunden eingetheilt ist, so wird jede derselben durch die Klocke angezeigt. Um 12½ Uhr hört man einen Schlag, um 1 Uhr zwey Schläge und jede halbe Stunde einen mehr. Bey jeder Wache, das ist wenn 4 Stunden oder 8 Gläser verlaufen sind, wird geläutet, um den schlafenden Theil des Schiffsvolks zur Ablösung der Wache aufzuwecken. Da aber auf deutschen Schiffen um 4 Uhr des Nachmittags eine doppelte Wache einfällt, so wird alsdann nicht geläutet. Um 6 Uhr Abends wird zum Gebet gepurrt und geläutet, und so bald das Gebet geendigt ist wird wieder zum Schaffen geläutet. Wenn sich dem Schiffe eine Gefahr nähert, wird Sturm geläutet, damit die ganze Mannschaft ohne Ausnahme aufs Decks komme.

Die Klocke hängt in einem besondern Gerüst, welches die Schiffer den Galgen der Klocke nennen. Auf Kauffahrer steht solcher vor dem Bratspill und dient zugleich zur Pallbeting. Zur Bewegung der Klocke befindet sich daran ein eiserner Arm mit einem Tau. Ersterer wird der Klockenarm und letzteres das Klockentau genannt.

KLOCKENARM. s. Arm der Klocke.

KLOCKENGALGEN. s. Galgen der Klocke.

KLOCKENTAU.

Holl. Klokreep.
Dän. Klokke-Toug.
Schw. Klock-tåg.
Engl. Bell-rope.
Franz. Raban de cloche.
Ital. Capo della campana.
Span. Rabiza de la campana.
Port. Rabixa ou cabo do sino.

s. Klocke.

KLOHN oder KLOON Schiemannsgarn.

Holl. Kloen Schiemansgaren.
Dän. Bold Skibmandsgarn.
Schw. Nystan.
Engl. Ball of spun yarn.
Franz. Paquet ou peloton de bitord.
Ital. Gomitolo.
Span. Obillo.
Port. Novelo de miolhar.

Ein Knaul Schiemannsgarn. Das Schiemannsgarn wird von den Reepschlägern klohnweise oder in Knaueln geliefert, Marlien und Hüsing aber bundweise. s. Bund.

Den Hanf KLOPFEN oder baken.

Holl. De Hennip kloppen.
Dän. Slaae eller stampe Hamp.
Schw. Klappa, slå eller stampa hampa.
Engl. To beat the hemp.
Franz. Affiner, piler, battre le chanvre.
Ital. Battere il canapo.
Span. Golpear, majar el cañamo.
Port. Pilar, bater o canhamo.

Den Hanf mit hölzernen glatten Schlägeln klopfen, damit die Fibern auseinander gehen. Diese Arbeit geschieht manchmal vor dem Braken. Hanf der nach dem Schwingen zum zweytenmal geröstet wird, um ihn zur feinen Spinnerey geschickt zu machen, wird, nachdem er getrocknet worden, ebenfalls wieder gebakt. Man siehet diese Arbeit Fig. 401.

KLOPFKEULE.

Holl. Houte Haamer, Sley.
Dän. Konge-Slag, Musse Kiölle.
Schw. Muskölle, Trähammare.
Engl. Wooden mallet.
Franz. Maillet de bois.
Ital. Mazzuola di legno.
Span. Maceta de golpe, maceta de palo.
Port. Maça ou maceta de páo.

s. die Erklärung unter Hammer.

KLOPF-See oder KLOP-See.

Holl. Klop-zee.
Dän. Söe-Styrtning.
Schw. Störtsjö på steppsidan.
Engl. A heavy sea-breaking.
Franz. Coup de mer.
Ital. Colpo di mare alla banda della nave.
Span. Golpe de mar al costado.
Port. Golpe do mar que da no costado.

Schwere

Schwere Wellen die das Schiff von der Seite zu treffen. Sie werden auch Stürzseen genannt. Stampfseen sind hingegen schwere Wellen, die vorne gegen das Schiff anlaufen.

KLOTEN.

Holl. Klooten.
Dän. Kloder.
Schw. Klot.
Engl. Trucks.
Franz. Pommes.
Ital. Bertocci, bertogli, bertolli.
Span. Bertellos.
Port. Cassoulas.

Sine kleine Hölzer, welche die Gestalt einer Kugel oder eines Cylinders haben. Sie werden irgendwo fest gemacht und dienen hauptsächlich ein laufendes Tau zu leiten, weswegen sie durchbohrt sind Es giebt Wandkloten und Rackkloten. Erstere sind cylinderförmig (Fig 180. a.b.d.) und haben der Länge nach eine Keep, welche um das Wandtau zu liegen kömmt. Um ihre Mitte ist perpendiculair mit der ersten ebenfalls eine Keep und um diese und das Wandtau wird ein Bindsel zu ihrer Befestigung gelegt, wie die Fig. 180. b deutlicher zeigt. Durch das, parallel mit ihrer Axe, gebohrte Loch fährt das laufende Tau zum Schiff hinunter. Diese Wandkloten dienen das laufende Tauwerk klar zu halten und solches leichter zu unterscheiden, hauptsächlich wenn mehrere Teue nach einer Stelle fahren. Zu ähnlichem Dienst gebraucht man bey dünnen Tauen auch kleine runde oder ovale Kloten (Fig. 180. d.), die nur um die Mitte zu ihrer Befestigung eine Keep haben. Die Rackkloten (Fig 132. b b.) sind rund oder oval (Fig. 124 d.), von dem Gebrauch derselben werde ich unter dem Artikel Rack reden.

Wand-KLOTEN.

Holl. Want-klooten.
Dän. Vant-Kloder.
Schw Vant-klot.
Engl. Trucks of the shrouds.
Franz. Pommes gougées & cochées.
Ital. Bertocci delle sarchie.
Span. Bertellos de la jarcia.
Port. Cassoulas da emçarcia.

s. die Erklärung unter Kloten.

Rack-KLOTEN.

Holl. Rak-klooten.
Dän. Rakke-Kloder.
Schw. Rack-klot.
Engl. Parrel-trucks.
Franz. Pommes de racage.
Ital. Paternostri, bertocci della troza.
Span. Bertellos del raccamento.
Port. Cousouros da troza.

s. die Erklärung unter Kloten.

KLOTZ.

Holl. Klos.
Dän. Klods.
Schw. Kläss.
Engl. Chock.
Franz. Entremise, clé, taquet.
Ital. Tacco, chiave.
Span. Choque.
Port. Chave, chasso.

Ein kurzes dickes Holz, das irgendwo zur Festigkeit aufgespikert wird oder zur Unterlage dient. Ein solcher Klotz (Fig. 94. m.) liegt unter dem Fuss des Bugspriets. Hinten sind auf dem Kiel ebenfalls starke Klötze gebolzt, welche Kielklötze heissen. Man nennt auch die Kalben, Klötze. Das cylinderförmige Holz eines Ansetzers (Fig. 315. a.) und einer Ladeschaufel (Fig. 312. a.) wird auch ein Klotz genannt.

Kiel-KLÖTZE. s. Kielklötze.

KLUBEN (beym Kahnbauer). s. Klemmhaken oder Kluben.

KLÜFFOCK oder KLÜFOCK. s. Klüf-Fock.

KLUFT.

Holl. Kluft.
Dän. Linial med en Skarnering.
Schw. Lineal med en skarnering.
Engl. A rule or square with a turning-joint.
Franz. Regle brisée, équerre fausse, équerre pliante.
Ital. Squadra zoppa.

Span.

Span. Escuadra (*Andal.* Escantillon).
Port. Esquadro ou regoa com charneira.

Ein Linial, das in der Mitte ein Charnier hat und zusammen geschlagen werden kann. Die Zimmerleute bedienen sich dessen bey der Beschmiegung der Hölzer oder stumpfe und spitze Winkel zu messen. Man gebraucht auch hiezu einen mit einer Zunge versehenen Zollstock, den die Zimmerleute auch eine Swey nennen.

KLUFT.

Holl. Kluft.
Dän. Skarring, Fælding i en brudt Maſt, hvori Stumpen sættes.
Schw. Klyfta.
Engl. Scarf by which a jury-mast is attached to the stump of a mast that has been carried away.
Franz. Lioube.
Ital. Gola di lobo, gola di lupo.
Span. Ayuste maziembrado.
Port. Entalhe de hum mastro quebrado, que se ajusta no outro, entalhe por hum piaõ ou madeiro que tem ponta.

So heifst eine Verbindung zweyer Hölzer (Fig. 608.), wo das eine mit einem scharfen Winkel in das andere gezapft ist, Man setzt auf solche Weise einen Mast in seinen Stuhl. Der Hintersteven steht zuweilen auch mit einer Kluft in dem Kiel.

KLUFTWERK. s. Schakwerk.

KLUMP.

Ein grosses plattes Fahrzeug oder Schute, die von den Holländern in Westindien gebraucht wird.

KLÜSEN oder KLÜSGATEN.

Holl. Kluisgaten.
Dän. Klyds-Huller.
Schw. Klys, Klysgatorna.
Engl. Hawse-holes.
Franz. Ecubiers.
Ital Cobie, occhj.
Span. Escobenes.
Port. Escovoens.

Sind zwey Löcher (Fig. 235. X.) an jeder Seite des Vorstevens über dem ersten Deck, durch welche die Ankertaue fahren; man futtert sie mit Bley oder Kupfer, um zu verhindern, dafs das Wasser nicht zwischen die Innhölzer laufe. Hinter den Klüsen ist die Pisback und vor denselben liegt gewöhnlich ein Küssen von weichem Holz Y, damit das Ankertau bey dem Aus- und Einfahren nicht durch das Reiben Schaden leide und dieser Ursache wegen müssen die Klüsen durchaus keine scharfe Ecken haben. Der Diameter der Klüsen ist allezeit etwas mehr als der Durchmesser des schwersten Ankertaues. Bey Kauffahrern oder überhaupt solchen Schiffen, die ein Bratspill haben, und bey denen, in welchen bey einem grossen Gangspill die Beting unter der Back steht, liegen die Klüsen über dem obersten Deck und sind nicht völlig horizontal, sondern etwas senkrecht gebohrt, so wie es die Richtung des Ankertaues wegen der Höhe erfordert. Klüsen welche niedrig liegen werden bey schwerem Wetter mit den sogenannten Tertschen oder Tersjen (Fig. 632.) zugesteckt, damit das Wasser nicht hineindringe. Wenn man aber bey schwerem Wetter vor Anker liegt, so werden kleine mit Werg gefüllte Säcke dazu genommen, welche den offenen Raum zwischen den Klüsgaten und dem Ankertau ausfüllen.

KLÜSBAND. s. Klüs-Band.

KLÜSBOHRER. s. Klüsen-Bohr.

KLÜSHÖLZER. s. Bugstücke wodurch die Klüsen gebohrt sind.

KLÜSSÄCKE oder Säcke in den Klüsen.

Holl. Kluis-sakken.
Dän. Klyds-Sækkene.
Schw. Klys-säckar.
Engl. Hawse bags.
Franz. Sacs de toile remplis d'étoupe, pour faire l'office de tampons d'écubier.
Ital. Sacchi delle cobie.
Span. Sacos o tacos de estopa por los escobenes.
Port. Saccos ou tacos de estopa por os escovoens.

s. die Erklärung unter Klüsen.

Es

Es fängt an zu KLÜSEN.

Holl. Het begint te kluifen.
Dän. Söen begynder at klydfe.
Schw. Sjön begynner at klyfa.
Engl. To ride hawfe-full.
Franz. Les coups de mer entrent par les écubiers.
Ital. I colpi del mare entrano per le cobie.
Span. Los mares entran en los efcobenes.
Port. As ondas oçoutaõ os efcovoens.

Wird gefagt wenn das Schiff beym Ankern oder Segeln fo tief ftampft, dafs das Waffer durch die Klüfen dringt.

KLÜVER.

Holl. Kluiver.
Dän. Klyver.
Schw. Klyfvare.
Engl. Jib.
Franz. Foc.
Ital. Fiocco.
Span. Foque mayor.
Port. Boyarona.

Das vorderfte dreyeckigte Segel eines Schiffs (Fig. 102. n.). Es wird vermittelft einer Fall an den Top der Vorftenge gehiefst und der Hals fährt an das äufferfte Ende des Klüverbaums und wird mit einem Ausholer ausgeholt (f. Ausholer) und mit dem Einholer eingeholt (f. Einholer). Diefes Segel ift, wenn man dicht beym Winde fegelt, von groffem Nutzen, auch hat es eine aufferordentliche Kraft das Schiff zum Abfallen zu bringen. Groffe Schiffe haben gewöhnlich drey Klüver, nämlich einen groffen Klüver n, einen Mittel-Klüver m und einen Sturm-Klüver l, welcher letzterer nur im Sturm gebraucht wird und wovon der Hals nicht fo weit herausfährt wie bey den andern. Der groffe und der Mittel-Klüver find gewöhnlich von Leinwand gemacht, hingegen der Sturm-Klüver von Segeltuch. Die Klüver werden mit einer Fall an einem Leier bis an den Top der Vorftenge geholt, und haben, wie die übrigen Stagfegel, eine Schote und einen Hals. Der groffe Klüver und Mittel-Klüver wird auch wol der Buten- und Binnen-Klüver genannt. Wenn diefe Segel aber keinen Leier haben, fondern an dem Vorftengenftag und Vorbramftengenftag felbft fahren, fo erhalten fie den Namen von diefen Stagen.

Groffe KLÜVER.

Holl. Groote Kluiver.
Dän. Store-Klyver, Boyten-Klyver.
Schw. Stor-klyfvare.
Engl. The largeft jib, ftanding jib.
Franz. Grand foc.
Ital. Fiocco di caccia, fiocco.
Span. Foque de caza.
Port. Boyarona grande.

f. die Erklärung unter Klüver.

Mittel-KLÜVER.

Holl. Middel-Kluiver.
Dän. Middel-Klyver, Binden-Klyver.
Schw. Medel Klyfvare.
Engl. A fmall jib. fecond jib, flying-jib.
Franz. Second foc.
Ital. Secondo fiocco.
Span. Segundo foque.
Port. Segunda boyarona ou vela do eftay do maftareo de velacho.

f. die Erklärung unter Klüver.

Sturm-KLÜVER.

Holl. Storm-kluiver.
Dän. Storm-Klyver.
Schw. Storm-klyfvare.
Engl. Fore top ftay-fail, or a fecond flying jib.
Franz. Troifième foc.
Ital. Terzo fiocco.
Span. Tercero foque.
Port. Terceira boyarrona.

f. die Erklärung unter Klüver.

KLÜVER (auf Schmacken, Galioten, Hukern und Kuffen).

Holl. Kluiver.
Dän. Klyver.
Schw. Klyfvare eller klyfvert.
Engl. A flying jib or middle jib of a fmack.
Franz. Second foc ou faux foc d'une femaque.

Ital.

Ital. Secondo fiocco d'una fapata.
Span. Contrafoque de una femaca &c.
Port. Segunda boyarrona de huma charrua.

So heifst auf diefen Fahrzeugen der zweyte Klüver. Das vorderfte dreyeckigte Segel, welches auf groffen Schiffen eigentlich der Klüver genannt wird, heifst bey ihnen der Jager. Auffer diefen beyden haben fie noch vorne die Stagfock (Fig. 500. c.), welches ebenfalls ein dreyeckigtes Segel ift und auf andern Schiffen das Vorftagfegel genannt wird. Der Hals des Jagers wird bis an das äuffere Ende des Jagerftocks ausgeholt, der Hals des Klüvers d fährt aber nur bis ans Ende des Bugfpriets.

KLÜVERBAUM. f. Klüver-Baum.

KLÜVFOCK. f. Klüffock.

KNAGGEN (beym Kahnbauer)

Heifst eine Knie.

KNAGGEN im Holz.

Holl. Knoeft, Quaft.
Dän. Knude i Træ.
Schw. Kvift, knaft eller knöl i trä.
Engl. Knub, knot.
Franz. Noeud dans le bois.
Ital. Nudo.
Span. Nudo.
Port. Nó.

Ein Knaft oder Knoten im Holz. Wenn fich ein Knaft in einer Planke befindet, mufs er herausgefchlagen und ein Spunt darin gefetzt werden.

KNAPEN.

Holl. Knaapen.
Dän. Knapper.
Schw. Knapar.
Engl. Forelocks.
Franz. Taquets de clous.
Ital. Tacchetti dei chiavi.
Span. Taquetes ó tojinos por los clavos.
Port. Tacos ou cunhos dos cravos.

Kleine gewöhnlich viereckigte Stücken Holz (Fig. 482. a.), die man anfpikert, um ein Stück welches man vermittelft des Spikers und Knapen befeftigt, defto leichter wieder losmachen zu können, ohne das Stück zu befchädigen. So werden zum Beyfpiel die Prefenning-Spiker mit Knapen verfehen.

KNAPPER Wind.

Holl. Knappe Wind.
Dän. Knap vind.
Schw. Knapp vind.
Engl. Scant wind. a fharp wind.
Franz. Vent de plus prés.
Ital. Vento al più preffo.
Span. Viénto efcafo.
Port. Vento efcafo.

Der Wind ift knapp wenn er dem Wege, den man fegeln will, beynahe gerade entgegen ift, und man folchen nur eben bey dem Winde abfegeln kann.

KNAST im Holz. f. Knaggen im Holz.

KNEBEL.

Holl. Knevel.
Dän. Knævl, Knebel.
Schw. Knäfvel.
Engl. Wooden roller.
Franz. Burin.
Ital. Burello.
Span. Burel.
Port. Buril.

Ein kleiner hölzerner Stock oder Pflock (Fig. 615. a a.), womit man zwey Stroppen, die in entgegengefetzter Richtung würken, zufammen verbindet. Man fticht nämlich den einen Stropp fo weit durch den andern, bis man in den erften den Knebel bringen kann. Auf folche Weife werden Borgwandtauen und Taljen an die Hanger der Maften befeftigt und die Arbeit felbft nennt man knebeln oder einknebeln. Die Schoten und Halfen werden entweder mit einem Knebel oder auf die unter Aufknebelung der Schoten gefagte Weife aufgeknebelt, damit fie nicht ins Waffer hängen.

KNEBELN oder aufknebeln. f. Aufknebeln und Knebel.

KNEBELN

KNEBELN oder einknebeln. ſ. Einknebeln und Knebel.

KNECHTE.

Holl. Knegten.
Dän. Knegter, Kordeels-knegter.
Schw. Kneсktar.
Engl. Knight heads.
Franz. Seps de driſſe.
Ital. Maimoni o bittoni delle drizze.
Span. Eſcoteras, Maimotones, Maimonetes.
Port. Eſcoteiras das adriças.

Iſt ein Stander oder aufrechtſtehendes Holz (Fig. 481. a.), zuweilen auch nur eine auf und nieder ſtehende Knie auf dem oberſten Deck. In dem Kopf des Knechts befindet ſich ein oder auch mehrere Scheibengaten, in welchen Scheiben laufen.

Auf groſſen Schiffen, deren untere Raaen Kardeele haben, ſteht ein Knecht (Fig. 481. a.) hinter jedem Maſt. Der Fuſs deſſelben wird gewöhnlich an einem Balken des unterſten Decks und an einem andern des oberſten Decks eingeſchnitten; er iſt ungefähr 4 Fuſs höher als das oberſte Deck, und über die in dem Kopf befindlichen Scheiben wird das Kardeel geſchoren, welches dient die Raa zu hieſſen. Der hinter dem groſſen Maſt ſtehende wird der groſſe Knecht genannt, der hinter dem Fockmaſt, der Fock-Knecht und der hinter dem Beſahnmaſt der Beſahns-Knecht.

Auf kleinen Schiffen fehlen dieſe Knechte ganz. Hingegen findet man daſelbſt kleine Knechte zur Belegung des Tauwerks, welche theils auf dem Deck ſtehen, theils auch an den Bord des Schiffs geſpikert ſind. Die Scheibe iſt gewöhnlich an der Seite, wie die Fig. 480. zeigt. Man muſs den Knecht nicht mit dem Galgen und den kleinen Betingen verwechſeln. Der Knecht unterſcheidet ſich inſonderheit dadurch, daſs er kein Queerholz hat.

Der groſſe KNECHT.

Holl. De groote Knegt.
Dän. Storknegt.
Schw. Storkneckten.
Engl. Main-knight-head.
Franz. Sep de driſſe du grand mât.
Ital. Bittone della drizza maeſtra.

Span. Eſcotera ó maimoton mayor.
Port. Eſcoteira da aderiça grande.

ſ. die Erklärung unter Knecht.

Fock-KNECHT.

Holl. Fokke-Knegt.
Dän. Fok-Knegt.
Schw. Fockkneckt.
Engl. Knight-head of the fore-maſt.
Franz. Sep de driſſe de miſaine.
Ital. Bittone della drizza di trinchetto.
Span. Eſcotera de trinquete.
Port. Eſcoteira de triquete.

ſ. die Erklärung unter Knecht.

Beſahns-KNECHT.

Holl. Beſaans-Knegt.
Dän. Meſans-Knegt.
Schw. Beſanskneckt.
Engl. Knight-head of the mizen gears.
Franz. Sep de driſſe d'artimon.
Ital. Bittone della drizza di mezzana.
Span. Eſcotera de mezana.
Port. Eſcoteira de mezana.

ſ. die Erklärung unter Knecht.

Beſte KNECHT (auf Herins-Büſen).

Holl. Beſte Knegt.
Dän. Skipper.
Schw. Skeppare.
Engl. The maſter of a herring buſs.
Franz. Capitaine ou maitre d'une buche.
Ital. Padrone.
Span. Patron.
Port. Meſtre.

So heiſst auf einer Heringsbüſe der Schiffer.

KNEIFBINDSEL. ſ. Kneif-Bindſel.

KNEIFHAKEN. ſ. Schrey-Haken oder Kneif-Haken.

KNEPELING.

Holl. Kneepeling.
Dän. En blind eller underſtukken Matros i en Mynſtring.

Schw. En blind Matros.
Engl. A falſe muſter, a fagot.
Franz. Paſſevolant.
Ital. Paſſavolante.
Span. Paſavolante.
Port. Praça ſupoſta, paſavolante.

Ein falſcher Soldat oder Matroſe, den der Kapitain nur bey der Muſterung ſtellet, um die Anzahl ſeiner Leute vollzählig zu machen, und der nachher wieder abtritt.

KNICK.

Holl. Knik.
Dän. Knek.
Schw. Knek.
Engl. Angle or edge in a curve.
Franz. Angle dans une ligne courbe.
Ital. Angolo in una linea curva.
Span. Angulo en una linea curva.
Port. Angulo em huma linha curva.

Krumme Linien, deren Belauf dergeſtalt unterbrochen oder geändert wird, daſs ſie eine Ecke machen, haben einen Knick. Bey Schiffen die eine Back haben, läſst man die überfallenden vorderſten Vorſpannen von der Back an, lothrecht in die Höhe laufen; das giebt da, wo ſich der überfallende Belauf der Spannen mit dem lothrechten Top derſelben vereinigt, eine Ecke oder einen Knick. Man nennt daher auch wohl die Spannen, bey denen das eintritt, Knickſpannen.

KNICKSPANNEN. ſ. die Erklärung unter Knick.

KNICKSTAG.

Holl. Borg-ſtag, Knik-ſtag.
Dän. Borg-Stag, Hielpe-Stag, Knæg-Stag.
Schw. Borg-ſtag.
Engl. Preventer-ſtay.
Franz. Faux etai.
Ital. Falſo ſtrallo, contraſtrallo.
Span. Eſtay volante.
Port. Contra-eſtay.

Ein Borgſtag, welches man noch zur Verſtärkung unter ein Stengenſtag ſetzt, wenn ſolches ſchlecht iſt, vormals verſtand man darunter das Stag der Blindenſtenge, als ſolche aufrecht auf dem Bugſpriet ſtand.

KNIE.

Holl. Knie.
Dän. Knæ.
Schw. Knä.
Engl. Knee.
Franz. Courbe.
Ital. Bracciuolo, curva.
Span. Curva.
Port. Curva.

Ein Stück Krummholz von zweyen Armen oder Zacken, die in einem mehr oder weniger ſtumpfen oder ſpitzigen Winkel gegen einander ſtehen (Fig. 84.) Sie dienen zwey Stücke mit einander zu verbinden, die ſich unter einem gröſſern oder kleinern Winkel gegen einander neigen. Von ihren beyden Armen wird jeder an eins der zu verbindenden Stücke gebolzt und ſie geben einen ſehr ſtarken und beym Schiffbau häufig gebräuchlichen Verband. Je ſtärker die Knie im Hals (das iſt an der Stelle wo ſich beyde Arme vereinigen), und je länger ihre Arme ſind, deſto beſſer iſt es, auf die Breite kömmt es ſo ſehr nicht an. Die gröſſern dieſer Krummhölzer werden ſchwere Knien genannt und die kleinern leichte Knien.

Deck-KNIEN oder Balken-KNIEN.

Holl. Verdecks-knies.
Dän. Knæer til Dæks Bielkerne.
Schw. Däcksknän
Engl Hanging knees of the decks.
Franz. Courbes de ponts.
Ital. Bracciuoli delle latte o dei bai.
Span. Curvas de las cubiertas.
Port. Curvas das cubertas.

Schwere Knien (Fig. 345. k k.) welche die Balken mit den Inhölzern verbinden. Der eine Arm dieſer Knie iſt durch ſtarke auf Platten geklunkene Bolzen mit der Seite des Balkens verbolzt, in welche man ſolchen zuweilen auch etwas einläſst, und der andere auf gleiche Weiſe mit dem nächſten Inholz. Bisweilen iſt man gezwungen dem gegen die Inhölzer zu verbindenden Arm der Knie eine ſchiefe Richtung zu geben, um den Geſchützpforten auszuweichen, oder weil die Knie von Natur ſchief gebildet iſt.
In

In Ermangelung der hölzernen Knien ist man gezwungen eiserne 11 zu machen. Da solche aber bey weitem nicht die starke Verbindung geben und sich leicht losreissen, weil das Eisen nicht elastisch ist, so gebraucht man sie nur an solchen Stellen, wo eben keine starke Verbindung erfordert wird, zum Beyspiel die Kuhbrücke zu halten.

Auf und niederstehende KNIEN, hängende KNIEN, Stech-KNIEN.

Holl. Op en neer staande Knies.
Dän. Verticale Knæer, op og ned staaende Knæer.
Schw. Hängande Knän.
Engl. Hanging knees.
Franz. Courbes verticales.
Ital. Bracciuoli verticali.
Span. Curvas de alto a bajo, curvas de peralto.
Port. Curvas ao alto.

So werden die Knien genannt, wovon einer der Arme lothrecht angeordnet ist.

Winkel-KNIE, schlafende KNIE, horizontale KNIE.

Holl. Winkel-Knie, waterpas leggende Knie.
Dän. Vinkel-Knæ, horizontal liggende Knæ.
Schw. Vinkelknä.
Engl. Lodging-knee.
Franz. Courbe horizontale.
Ital. Bracciuolo orizontale.
Span. Curva valona, curva diagonal.
Port. Curva de abertona.

Eine Knie, deren beyde Arme wasserpas angeordnet sind. Auf englischen Schiffen findet man solche zwischen den Balken (Fig. 551. a.), der eine Arm ist nämlich mit der verticalen Seite der Balken verbolzt und der andere liegt über mehrere Inhölzer.

Verkehrte KNIEN.

Holl. Verkeerde Knies op't Dek.
Dän. Forkeerte Knæer paa Dekkene.
Schw. Knän som sitta verticalt på däcket.
Engl. Standards.
Franz. Courbes verticales des ponts (dont une branche se cheville sur le pont).
Ital. Bracciuoli verticali sopra le coperte.
Span. Curvas llaves.
Port. Curvas do alto, dos chaves.

Verticale oder auf und niederstehende Knien, wovon der eine Arm auf dem Deck mit einem Deckbalken und der andere mit den Inhölzern verbolzt ist. Man findet solche Knien insonderheit auf englischen, dänischen und schwedischen Schiffen (Fig. 346. 19. Fig 347. q. und Fig. 431. bey welcher b b den Deckbalken vorstellt.) Diese drey Nationen gebrauchen auf ihren Kriegsschiffen noch eine andere Art von verkehrten Knien (Fig. 432.), wovon der eine Arm mit der verticalen Seite des Deckbalken und der andere mit den Inhölzern über dem Deck verbolzt ist. Solche Knien dienen insonderheit die Kuhbrücke zu halten. Man sieht sie Fig 347. o é. Die Engländer nennen sie *standard-knees* und die Franzosen *capucines des ponts*.

KNIE binnen dem Winkel.

Holl. Knies binnen de winkel.
Dän. Knæer med en skarp Huk.
Schw. Knän med en skarp huk eller spetsig vinkel.
Engl. Knees within a square.
Franz. Courbes à fausse equerre, à angle aigu.
Ital. Bracciuoli a angulo acuto.
Span. Curvas dentro de escuadro o con angulo agudo.
Port. Curvas dentro de esquadria ou com angulo agudo.

Eine Knie deren Arme einen Winkel formiren, der unter 90° ist. Wenn solche aber gerade einen Winkel von 90° machen, so wird sie blos eine Winkelknie genannt.

KNIEN die ausser dem Winkel laufen.

Holl. Knies die buyten de winkel loopen.
Dän. Knæer med en stump Huk.
Schw. Knän med en trubbig vinkel.
Engl. Knees without a square.
Franz. Courbes étendues.
Ital. Bracciuoli a angulo obtuso.

Span. Curvas fuera de efcuadra ó con angulo obtufo.
Port. Curvas fora de efquadria ou com angulo obtufo.

Eine Knie deren Arme einen Winkel formiren der über 90° ift.

Betings-KNIE oder Steck-KNIE der Beting. f. Betingsknie.

Gilling-KNIE. f. Gillinghölzer.

Heck-KNIEN oder KNIEN des Heckbalkens und der Spiegel-Wrangen.

Holl. Hek-Knies.
Dän. Hæk-Knæer.
Schw. Häck-knän.
Engl. Tranfom-knees.
Franz. Courbes d'arcaffe.
Ital. Bracciuoli delle alette e del tragante.
Span. Contra-aletas.
Port. Curvas de palmejar.

Dienen zur Verbindung des Hinterfchiffs wie die Bugbanden zur Verbindung des Vorfchiffs. Sie liegen horizontal und der eine Arm ift mit dem Heckbalken (Fig. 551. Q.) oder auch mit den Wrangen verbolzt, und der andere liegt über mehrere Inhölzer Sowol der Heckbalken als auch jeder der Spiegel-Wrangen hat zwey folche Knien, die eine am Backbord und die andere am Steuerbord.

KNIE am Kiel und Hinterfteven.

Holl. Knie aan de Agterfteven.
Dän. Knæ paa Agterftævnen og Kiölen.
Schw. Knä på ackterftäfven och kölen.
Engl. Knee of the ftern poft.
Franz. Courbe d'étambord.
Ital. Bracciuolo dell' afta di poppa.
Span. Coral.
Port. Curva do coral do cadafte.

Eine fchwere Knie, wodurch der Hinterfteven mit dem Kiel verbunden wird (Fig. 69. m m.). Der eine Arm liegt auf den Kielklötzen; er wird mit Bolzen, die auf Platten geklunken find, befeftigt, die von unten durch den Kiel getrieben werden. Der andere fenkrechte Arm pafst genau gegen die innere Seite des Hinterftevens, wo er eben fo, wie der erfte, verbunden ift.

Am Vorfteven befindet fich eine ähnliche Knie (Fig. 55. g.).

Backen-KNIEN, Schloi-KNIEN oder Schliefs-KNIEN des Galjons.

Holl. Sloi-Knies.
Dän. Slöy Knæer.
Schw. Slöy knän.
Engl. Cheeks of the head.
Franz. Courbes de jotteraux.
Ital. Bracciuoli di polena.
Span. Curvas bandas.
Port. Curvas do beque.

Dienen das Galjon oder den Ausleger deffelben von der Seite zu halten, und mit dem Bug des Schiffs zu verbinden. Jede derfelben (Fig 235. E E.) ift mit einem Arm am Schiffe auf dem Bergholz und mit dem andern gegen den Ausleger verbolzt. Auf jeder Seite find zwey.

Man verziert gewöhnlich diefe beyden Knien durch einiges Schnitzwerk und den Raum zwifchen ihnen füllt der Kamm F aus, der ebenfalls mit folchen Zierathen verfehen ift. Unter der unterften Knie ift der Blafebalken G angeordnet. Bey den Engländern läuft die obere Backenknie bis an die oberfte Galjonsregeling. f. Galjon.

Verkehrte KNIE im Galjon oder verkehrte Scheg-KNIE.

Holl. Verkeerde Scheg-Knie.
Dän. Gallions Knæ, Forkeerte Knæ udi Gallionen.
Schw. Skiägg-knä
Engl. The ftandard which faftens the cutwater to the ftem.
Franz. Courbe de capucine.
Ital. Curva capucina.
Span. Curva capuchina.
Port. Curva do papa moscas.

Dies Knie (Fig. 235. H H) dient das Scheg nach oben zu mit dem Schiffe zu verbinden. Zu dem Ende liegt der eine Arm am Vorfteven, gegen welchen er mit Bolzen verbolzt ift, die im Schiff auf Platten geklunken find; der andere Arm pafst auf den Ausleger, auf welchem er mit

mit groſſen Spikern befeſtigt wird. Das aufrechtſtehende Ende dieſer Knie hat eine hakenförmige Geſtalt und dient zur Haltung des Kragens am Vorſtag.

Galjons-KNIEN oder Stützen der Galjons-Regelingen.

Holl.	Knies in't galioen, of op't galioen.
Dän.	Indtömmer udi Gallionen.
Schw.	Gallions-trän.
Engl.	Brackets of the head.
Franz.	Courbatons de l'éperon, courbes de herpes.
Ital.	Bracciuoli nella polena, braccinoli delle battagliuole della polena.
Span.	Curvas ó varengas de las perchas.
Port.	Mettas ou cavernas das perchas.

So heiſſen die aufrechtſtehenden Knien (Fig. 235. L L), wodurch die Galjons-Regelingen J J J, K K K. ihre Feſtigkeit erhalten. Der eine Arm iſt mit der verkehrten Knie im Galjon verbolzt und der andre reicht bis zur oberſten Regeling, welche ſo wie die beyden andern an dieſelben geſpikert wird.

Wage-KNIE. ſ. Mick der Pumpe.

Ducht-KNIE (beym Kahnbauer).

So heiſſen die kleinen Knien (Fig. 598. J. J. J.) welche die Duchten mit der Futterung verbinden. Der eine Arm iſt mit der Ducht und der andere mit der Futterung verbolzt.

KNITS, KNITSELS. ſ. Knüttels.

KNOPF oder Knoten.

Holl.	Knoop.
Dän.	Knop.
Schw.	Knop, knut.
Engl.	Knot, hitch.
Franz.	Noeud.
Ital.	Nodo.
Span.	Nudo.
Port.	Nó.

Ein Knoten um die Enden zweyer Taue zuſammen zu verbinden, oder auch um das eine Ende dergeſtalt zu verdicken daſs es einen Knopf formirt. Es giebt verſchiedene Arten die hier unten folgen. Ein Knopf oder Knoten unterſcheidet ſich von einem Stich und Schlag hauptſächlich darin, daſs er feſter wird oder die Taue zuſammenſchlieren.

Schauermanns-KNOPF.

Holl.	Schouwermans-knoop, water-knoop.
Dän.	Skuermands-Knop.
Schw.	Skuermans-knop.
Engl.	Single wale-knot.
Franz.	Cul de porc ſimple.
Ital.	Pié di pullo ſimple.
Span.	Piña.
Port.	Pinha.

Ein Knopf (Fig. 200, c.) der an das Ende eines Taues gemacht wird, um ſolches zu verdicken. Man findet ihn z. B. an dem Ende der Porteurlinie (Fig. 19. c.), damit ſolches nicht durch das Loch in dem Krahnbalken gehe, ebenfalls an den toppern des Ankertaues (Fig. 54 b.), damit man Schwiepingen c daran befeſtigen kann. Der Schauermannsknopf wird auf folgende Weiſe gemacht. Man dreht zuerſt die 3 Duchten des Taues in gehöriger Länge auf und ſticht ſie auf die vorgeſtellte Weiſe (Fig. 200-a.) durch einander, alsdann zieht man ſie zuſammen, wodurch der Knopf die Geſtalt b bekömmt, endlich öfnet man die Mitte dieſes Knopfes mit einer Marlpſriem und ſticht die drey Enden von unten zu durch dieſe Oeſnung, ſo daſs ſie um den ſchon gemachten Knopf mit einem halben Schlag zu liegen kommen und alle drey in der Mitte des Knopfes in die Höhe ſtehen, wie man in c ſieht. Dieſe drey Enden bindet man alsdann mit einem Bindſel x x dicht auf dem Knopf zuſammen und ſchneidet was überflüſſig iſt, ab.

Wand-KNOPF.

Holl.	Want-knoop.
Dän.	Vant-Knop.
Schw.	Vant-knop.
Engl.	A double wall-knot, a ſhroud-knot.
Franz.	Cul-de-porc double, noeud de haubans.
Ital.	Pié di pullo.
Span.	Engañadura.
Port.	Enganadoura.

Dieſer Knopf (Fig. 199. o o.) dient inſonderheit die beyden Enden eines geſprungenen oder abge-

abgeſchoſſenen Wandtaues wieder zu verbinden. Bey laufendem Tauwerk, das durch Blöcke fährt, iſt er aber wegen ſeiner Dicke nicht zu gebrauchen. Er wird auf folgende Weiſe gemacht: Man drehet zuerſt die Duchten der beyden Enden in hinlänglicher Weite auf, und legt ſolche in einander, wie man in p ſieht. Alsdann macht man mit jeder der drey Duchten einen Schauermannsknopf und die übrigbleibenden Enden x x x werden entweder abgeſchnitten oder zu mehrerer Feſtigkeit ausgeſchrapt y y und um das Wandtau bekleidet z z.

Schild-KNOPF oder Schauermannsknopf mit einem Schildknopf oder mit einem Kreuzknopf.

Holl.	Schild-knoop.
Dän.	Skuermands-Knop med en Kryds-Knop.
Schw.	Skuermands-knop med en kryſsknop.
Engl.	Crown-knot.
Franz.	Cul-de-porc avec tête de mort.
Ital.	Pié di pullo.
Span.	Piña.
Port.	Pinha.

Iſt ein gewöhnlicher Schauermannsknopf, mit dem Unterſchied, daſs die drey Enden nicht zuſammengebindſelt ſondern durcheinander geſtochen werden, wie man Fig. 201. y y. ſieht.

Ein türkiſcher KNOPF oder doppelter Schildknopf.

Holl.	Turkſche Knoop, Schild-Knoop.
Dän.	Tyrkiſk Knop, dobbelt Skild-Knop.
Schw.	Turkiſk knop.
Engl.	Double crown.knot.
Franz.	Cul de porc avec tête d'alouëtte.
Ital.	Pié di pullo.
Span.	Piña.
Port.	Pinha.

Dieſer Knopf (Fig. 202.) wird an das Ende eines kabelweiſe geſchlagenen Taues gemacht. Er unterſcheidet ſich von dem Schildknopf blos darin, daſs bey dem erſtern nur aus drey übrigbleibenden Enden ein Schild gemacht wird und bey dieſem. weil das Tau kabelweiſe geſchlagen, aus neun, wie man y y ſieht. Man macht ſolche Knoten an die Stopper der Ankertaue.

Waſſer-KNOPF. ſ. Schildknopf.

KNOPF zur Anlegung eines Wandtaues.

Holl.	Knoop om het want-touw aanteleggen.
Dän.	Knop.
Schw.	Knop.
Engl.	An over- and knot.
Franz.	Demi-noeud.
Ital.	Groppo con due ligature.
Span.	Nudo de encapilladura.
Port.	Nó da emcapeladura.

Ein einfacher Knoten (Fig. 195.), mit welchem die Wandtaue um den Top der Maſten gelegt werden, die Enden werden zu mehrerer Feſtigkeit gewöhnlich bebindſelt. Die Figur 227 ſtellt einen ähnlichen Knoten vor, der gemacht wird, um vier Wandtaue auf einmal anzulegen, oder an der einen Seite einen doppelten Part zu haben. Man nennt dieſen letztern Knoten aber einen Sackſtich (ſ. Sackſtich zur Anlegung der Wandtaue). Wenn ein Wandtau nur mit einem Knopf (Fig. 195.) um den Top gelegt worden, ſo daſs an beyden Seiten des Maſts nur ein einfaches Wandtau kömmt, ſo wird ſolches ein Knopfſpann genannt.

Bauer-KNOPF. ſ. Bauerknopf.

Ein alter Weiber KNOTEN.

Holl.	Boerknop.
Dän.	Bur-Knop.
Schw.	Bur-Knop.
Engl.	A falſe knot, ſingle knot.
Franz.	Faux noeud, noeud commun.
Ital.	Groppo d'aſino.
Span.	Nudo al reves, nudo de los mujeres.
Port.	Nó das mulheres.

So heiſſen einfache auf einander gemachte Knoten (Fig. 216.), die zum Seedienſt nichts taugen. Die Figur 191. ſtellt, dieſen Unterſchied zu zeigen, einen rechten Knoten auf Seemannsart vor. Letzterer heiſst auch eine Heling.

KNÖPFE oder Zeichen der Loglien.

Holl.	Knoopen van de loglyn.
Dän.	Log-Liniens Knoper.
Schw.	Knopar på Logglinan.

Engl. Knots of the log-line.
Franz. Noeuds de la ligne de loc.
Ital. Segnali della sagola del lò.
Span. Señales de la corredera.
Port. Sinaes da linha da barquinha.

ſ. die Erklärung unter Log.

Das Schiff läuft 12 KNÖPFE.

Holl. Het ſchip loopt 12 Knoopen.
Dän. Skibet löber 12 Knoper.
Schw. Skeppet ſeglar 12 knopar på en timme.
Engl. To run 12 knots an hour.
Franz. Nous filons 12 noeuds.
Ital. La nave corre 12 ſegnali del lò.
Span. El navio corre 12 señales.
Port. O navio corre 12 ſinaes.

Das Schiff ſegelt 12 Seemeilen in einer Stunde, wovon jede den 60ten Theil eines Grades ausmacht. ſ. Log.

KNÖPFE an den Flaggenſtöcken, am Klüverbaum und den Spillen der Flügel.

Holl. Knoopen van de vlagge-ſtok. Fig. 124. a. (ſpil-hoofjes Fig. 124. b.)
Dän. Flag-Knapper. Fig. 124. a. (Flöy-Knapper. Fig. 124. b.)
Schw. Flagg-knappar. Fig 124. a. (flöy-knappar. Fig. 124. b.)
Engl. Acorns. Fig. 124. a. (trucks. Fig. 124. b)
Franz. Pommes.
Ital. Pomoli, pomi.
Span. Bolas. Fig. 124. a. (perillas. Fig. 124 b.)
Port. Borlas.

Sind runde oder auch länglichte Knöpfe, die zum Zierath auf das oberſte Ende der Flügelſpillen und Flaggenſtöcke geſetzt werden. Die Knöpfe der Flaggenſtöcke (Fig. 124. a.) ſind rund, haben aber mehr Breite als Höhe. An beyden Seiten iſt ein Scheibengat, wodurch die Fall der Flagge fährt. Die Knöpfe der Flügelſpillen (Fig. 124. b.) haben gewöhnlich die Geſtalt eines Kegels und ſind ringförmig gedrechſelt. Sie werden auf das Flügelſpill (Fig. 67. a a.) geſchroben und dienen zur Haltung des Flügels oben. Auf den beyden Enden der Wimpelſtöcke (Fig. 124. c.) wird ein ähnlicher Knopf geſteckt. Auch befindet ſich am Ende des Klüverbaums entweder ein runder oder eckigter Knopf.

KNOPF einer Kanone. ſ. Traube einer Kanone.

Mick-KNOPF. ſ. Mickknopf.

KNOPFSPANN. ſ. die Erklärung unter Knopf zur Anlegung der Wandtaue.

KNOTEN. ſ. Knopf oder Knoten.

Leib-KNOTEN.

Holl. Lyf-knoop.
Dän. Liv-Knop.
Schw. Lif-knop.
Engl. A bowling knot.
Franz. Noeud d'agui à élingue.
Ital. Bazigo.
Span. Balzo.
Port. Boca de lobo.

Ein Knoten (Fig. 194.) der gemacht wird einen Menſchen aufzuhieſſen, der an dem Top eines abgetakelten Maſts arbeiten ſoll Dieſer Knoten iſt dergeſtalt gemacht, daſs die Oeſnung oder das Auge, worin der Menſch ſitzt, nicht zuſchliert. Andere Arten Leibknoten ſieht man Fig. 217 und 218.

KNOTEN der Planeten, Mond und Kometenbahnen.

Lat. Nodi planetarum, lunæ et cometarum.

Die zwey Punƈte in welchen die Bahnen dieſer Himmelskörper die Ekliptik an der ſcheinbaren Himmelskugel durchſchneiden. Wenn die Planeten in dieſe Punƈte kommen, ſtehen ſie in der Ekliptik ſelbſt, und haben folglich keine Breite. Da die Ekliptik (Fig. XIV. EVLA), nichts anders iſt, als derjenige gröſste Kreis, in deſſen Ebne die Erdbahn e l liegt, ſo ſind die Knoten eines Planeten &c. die gemeinſchaftlichen Durchſchnittspunƈte ☊ und ☋ der Platenbahn P Q. und der Ebne der Erdbahn E L. Und da die Sonne S in beyden Ebnen zugleich, mithin in ihrem gemein-

gemeinschaftlichen Durchschnitt A S V oder in der Knotenlinie liegt, so müssen die Knoten einer jeden Bahn, von der Sonne S ausgesehen, einander gerade gegen über stehen.

Die Ekliptik theilt die scheinbare Himmelskugel in zwey gleiche Hälften, deren eine über ihr auf den Nordpol zu, die andere unter ihr gegen Süden liegt. Beym Durchgange durch den Knoten A tritt der Planet, der von Q nach P geht, aus der untern Hälfte in die obere; bey V hingegen aus der obern in die untere. Jener wird daher der aufsteigende (*ascendens*), dieser der niedersteigende Knoten (*descendens*) genannt. Im Theile A P V hat der Planet eine nördliche in V Q A eine südliche Breite.

Die Orte der Knoten haben wie die Beobachtungen lehren sämmtlich eine rückgängige Bewegung, die zwar in einem Zeitraum von etlichen Jahren unmerklich ist, aber doch in längerer Zeit den Astronomen nicht hat verborgen bleiben können. Bey der Mondbahn hingegen ist diese Verrückung der Knoten weit merklicher; sie beträgt jährlich auf 19°, so dass die Mondknoten, in einem Zeitraum von 19 Jahren durch alle Zeichen des Thierkreises rücken. Diese Bewegung der Knoten ist eine nothwendige Folge der gegenseitigen Anziehungen oder der Gravitationen aller Weltkörper gegen einander. Ein angezogener Planet nämlich, dessen Bahn in einer andern Ebne liegt, als die Bahn des anziehenden, muss die Ebne dieser letztern bey jedemmale etwas früher durchschneiden als sonst geschehen würde, weil er ohne Unterlass gegen dieselbe gezogen wird; daher müssen seine Knoten nach derjenigen Seite fortrücken, welche der Bewegung des anziehenden Körpers entgegen gesetzt ist. Hieraus entsteht, weil alle Planeten nach der Ordnung der Zeichen um die Sone laufen, eine entgegengesetzte oder rückgängige Bewegung aller Knoten, welche beym Monde so beträchtlich ist, weil er durch seine starke Gravitation gegen die Sonne, imgleichen gegen Venus und Jupiter in seinem Umlaufe um die Erde sehr gestöhrt wird. Die Orte und Bewegungen der Knoten gehören, unter die Data welche zur Bestimmung des Laufs von jedem Planeten bekannt seyn müssen. s. Weltsystem.

KNÜPPEL zum Drehen (beym Reepschläger).

Holl. Knüppel.
Dän. Knyppel.
Schw. Knyppel.
Engl. Winch or lever.
Franz. Gaton, manuelle.
Ital. Manovella.
Span. Gamba.
Port. Gamba.

So heisst ein starker hölzerner Stock (Fig. 407. e e.) an dessem Ende ein Loch befindlich ist, woran vermittelst eines Knoten eine Lien g befestigt wird, welche das Knüppelband heisst. Diese Lien wird um das Tau, welches gedrehet werden soll, geschlagen und der Knüppel dient zum Hebel, um hinter dem Schlitten nachzudrehen, damit nämlich das Tau allenthalben gleich stark gedrehet werde. Wenn das Tau schon eine ziemliche Länge hat, so wird an mehrerern Stellen nachgedrehet, wie Fig. 407 deutlicher zeigt. Man gebraucht auch doppelte Knüppel f f, woran zwey Leute zugleich arbeiten können.

KNÜPPEL im Hoofdt oder in der Lehre (beym Reepschläger).

Holl. Knuppel.
Dän. Knyppel.
Schw. Knyppel.
Engl. Staff of a laying-top.
Franz. La broche du toupin.
Ital. Traversa della pigna.
Span. Baron.
Port. Traversa do comedor.

s. die Erklärung unter Hoofdt oder Lehre.

KNÜPPELBAND (beym Reepschläger).

Holl. Knuppelband.
Dän. Knyppelbaand.
Schw. Knyppelband.
Engl. Winch-rope.
Franz. Livarde de la manuelle.
Ital. Corda della manovella.
Span. Jonda.
Port. Cabo da gamba.

s. die Erklärung unter Knüppel zum Drehen.

KNÜPPELKUGEL. s. Knüppel-Kugel.

KNÜTTELS.

Holl. Knits, Knitsels.
Dän. Knyts.

Schw.

Schw. Knytts.
Engl. Knittles.
Franz. Cordons de deux fils de caret.
Ital. Cordoni di due filastiche.
Span. Cordones de duas fliasticas.
Port. Cordoens de dous fios de carreta.

Ist eine dünne Art Lien, die mit den Händen von zweyen Kabelgarnen zusammengedrehet wird, so wie die Knaben zwey Segelgarne zu einer Peitsche zusammendrehen. Fuchsjes werden hingegen nur zusammengerollt.

KOCH.

Holl. Kok.
Dän. Kok.
Schw. Kock.
Engl. Cook.
Franz. Coq, cuisinier.
Ital. Cuoco.
Span. Cocinero de navio.
Port. Cocinheiro do navio.

Derjenige, welcher auf Schiffen die Speisen für die Besatzung kocht und in Rationen vertheilt. Auf Kriegsschiffen hat der Koch noch einen oder mehrere Gehülfen, welche die Kochsmaten oder Kochsgasten genannt werden, auch einen oder mehrere Jungen, welche die Kochsjungen heissen. Auf Kauffahrern ist einer von den Matrosen Koch.

KOCHSMATEN, KOCHSGASTEN.

Holl. Koks-maaten.
Dän. Koksmater.
Schw. Kocksmator.
Engl. Cooks-mates.
Franz. Aides du cuisinier.
Ital. Ajutanti del cuoco.
Span. Ayudantes de cocina.
Port. Ajudantes da cocinha.

KOCHSPUMPE. s. Kochs-Pumpe.

Eine Planke KOCHEN. s. Eine Planke gahr machen.

KOCHFLOTT.

Holl. Stoove.
Dän. Stoven.

Schw. Baspanna, Basback.
Engl. Stove.
Franz. Etuse à bordage.
Ital. Stufa da cuocere tavole.
Span. Estufa a cocer tablas.
Port. Estufa.

Ein langer viereckigter aus handdicken Planken zusammengesetzter Kasten, der stark mit eisernen Klammern verbunden ist. Die obere Seite ist offen und kann mit einem Deckel zugedeckt werden. In diesen Kasten werden die Planken gelegt und ganz mit Wasser bedeckt, welches durch untergelegtes Feuer zum Kochen gebracht und darin erhalten wird, bis die Planken hinreichend biegsam sind. Die Länge und Breite des Kastens ist der Länge und Breite der Planken, die man verarbeitet, angemessen. Er steht auf mehrern ungefähr $1\frac{1}{2}$ Fuss hohen Mauern, die an den Stellen, wo das Feuer untergelegt werden soll, etliche Fuss von einander entfernt sind, und daselbst wird die äussere Seite des Kastens mit Kupfer beschlagen, damit er nicht durch das Feuer selbst in Brand gerathe. Er befindet sich auf einem Flott, damit er in einem Hafen von einem Ort zum andern gebracht werden kann. In Frankreich werden die Planken auch manchmal durch den Dunst des siedenden Wassers biegsam gemacht. Hiezu wird aber ein ganz dichter Kasten erfordert, in den die Planken hineingeschoben werden. An dem einen Ende desselben wird alsdann ein Kessel mit Seewasser siedend gemacht und der Dunst davon durch eine Röhre in den Kasten geleitet. Das Kochen ist aber bey weitem nicht so vortheilhaft für die Planken als das Brennen, weil sie dadurch mürbe gemacht werden und allenthalben Spalten oder Ritzen bekommen. s. Brennen.

KOGGEN.

Der Name kleiner, vormals in Holland gebräuchlicher Fahrzeuge.

KOJEN.

Holl. Koojen.
Dän. Kojer.
Schw. Kojar.
Engl. Cabins.
Franz. Cabanes.
Ital. Camerini, letti.
Span. Camarotes.
Port. Camarotes.

So heiſſen die Schlafſtellen für das Schiffsvolk. Man findet ſie auf Kauffahrern vor und an den Seiten der Kajüte, letztere ſind für die Schiffsofficiere und erſtere für die Matroſen beſtimmt. Eine Koje hat ungefähr 6 Fuſs Länge, 2 bis 3 Fuſs Breite und 3 Fuſs Höhe, ſo daſs wenn etwas Bettzeug darinn liegt, der ganze Raum beynahe ausgefüllt iſt. Auf Kriegsſchiffen und groſſen Kauffahrern haben die Schiffsofficiere Kammern, wo ordentliche Rahmen oder Bettgeſtellen ſtehen, und die Matroſen ſchlafen in Hängematten.

Segel-KOJE.

Holl. Zeil-kaamer.
Dän. Sejl-Koje.
Schw. Segel-koy.
Engl. Sail-room.
Franz. Chambre aux voiles.
Ital. Camerotto delle vele.
Span. Camara de la velas.
Port. Camara das velas.

Eine Abtheilung im Schiff oder eine Kammer wo die vorräthigen Segel aufbewahrt werden. Bey Kauffahrern iſt ſolche gewöhnlich vor oder auch unter der Kajüte.

KOJE oder KOOT (auf Heringsbüſen).

Holl. Koot, Kooi.
Dän. Koye, Kahytte.
Schw. Koja, Koite.
Engl. Cabbin of a herring-buſs.
Franz. Chambre.
Ital. Camera.
Span. Camara.
Port. Camara.

Die Steuermannskammer oder kleine Kajüte.

KOILE. ſ. die Erklärung unter Kytos.

KOKER.

Holl. Koker.
Dän. Koger.
Schw. Koger.
Engl. Trunk, wooden pipe.
Franz. Tremue.
Ital. Tubo di legno, tramoggia.
Span. Caja ó canal de planchas.
Port. Canal de pranchadas.

Eine hölzerne Röhre, die entweder viereckigt, rund oder von anderer Geſtalt iſt. Um den Cylinder der Pumpen wird gewöhnlich eine viereckigte Röhre oder Koker gemacht, damit ſolcher ſo leicht keinen Schaden leide, zuweilen iſt er aber auch mit Tauen bekleidet, die man alsdann das Pumpenkleid nennt. Bey einer Baggermaſchine findet man in der Mitte derſelben einen weiten viereckigten Koker, der ganz durch den Boden geht und aus ſtarken dichtkalfateten Planken beſteht, und in welchem ſich die Räder zum Baggern bewegen (ſ. Baggermaſchiene). Auf Kameelen ſind ebenſalls mehrere durch den Boden gehende und dicht kalfatete Koker angeordnet, wodurch die Taue fahren, welche das Schiff in die Höhe lichten. ſ. Kameel. Auf Schiffen die keine Pisback haben, macht man auch wohl einen Koker, der von der Vor-Luke des obern Decks bis zu den Klüſen reicht. Durch dieſen fahren die Ankertaue und es wird dadurch verhindert, daſs das von den Tauen laufende Waſſer keine Leckaſche im Schiff verurſacht. Der Koker der tauben Jütte beſteht aus zwey Klampen, zwiſchen welche ſie geſetzt und befeſtigt wird, oder zwiſchen welchen auch die Scheibe läuft (Fig. 295 d d.). Unter Maſtenkoker verſteht man auf kleinen ofnen Fahrzeugen das Gehäuſe worin der Maſt ſteht. Es befindet ſich an der Maſt-Duft und iſt aus drey Brettern, die rechtwinklicht an einanderſtoſſen, zuſammengeſetzt. Nach hinten iſt es offen, damit man den Maſt niederlaſſen kann. Damit der Maſt aber, wenn er aufgerichtet iſt, hinten auch Haltung habe, ſo wird um denſelben ein halbrunder eiſerner Bügel gelegt, der auf der Duft an der einen Seite mit einer Krampe befeſtigt iſt und an der andern mit einem Splint oder Haken geſchloſſen werden kann.

KOKER der Maſten.

Holl. Koker van de maſt.
Dän. Maſt-Koger.
Schw. Maſt-koger.
Engl. A ſtep and partners peculiar to the maſts of ſome ſmall veſſels being open at the afterpart, ſo that the maſt may occaſionally be lowered over the ſtern.
Franz. Cornet de mât.
Ital. Mincia o ſcaſa.

Span. Mecha por el palo.
Port. Mecha.

ſ. die Erklärung unter Koker.

KOKER der Pumpe.

Holl. Koker of Beſchot-werk dar mee de pomp in't vierkant afgeſondert word.
Dän. Pompe-Koger.
Schw. Pump-koger.
Engl. Trunk or thin covering which caſes the ſhip's pump, in order to preſerve it.
Franz. Arche de pompe.
Ital. Tubo o caſſa che cuopre il corpo della tromba.
Span. Caja ó canal del cuerpo de la bomba.
Port. Canal de pranchadas por o corpo da bomba.

ſ. die Erklärung unter Koker.

KOKER der tauben Jütte.

Holl. Koker van de Jut.
Dän. Koger for Devitſen i Barcaſſen.
Schw. Däverts-koger.
Engl. David chock.
Franz. Montans du davied.
Ital. Scafa dell' arganello.
Span. Galapago.
Port. Cambotas da gabieta.

KOKER zu Karduſen. ſ. Karduskoker.

KOKERSCHRAUBE. ſ. Kokerſchraube.

KOKOSBAUM.

Holl. Kokosboom.
Dän. Kokostræ.
Schw. Cocos-träd.
Engl. Coco-tree.
Franz. Cocotier.
Ital. Albero del cocco.
Span. El coco.
Port. Coqueiro.

Dieſer in Indien allgemein bekannte Baum dient den Einwohnern daſelbſt zur Schiffahrt. Die Indianer machen von dieſem Holz ihre Fahrzeuge und von den Blättern die Segel, der Baſt der Kokosnüſſe dient zugleich zur Verfertigung der Ankertaue.

KOLDERGAT.

Holl. Koldergat, Brilgat, Tolgat.
Dän. Koldergat.
Schw. Koldergat.
Engl. Opening or hole in the deck for the whip-ſtaff.
Franz. Hulot.
Ital. Foro o apertura nella coperta per il baſtone della manovella del timone.
Span. Buraco ó ojo en la cubierta por onde pasa el pinzote.
Port. Buraco na cuberta por onde pasa o pinçote da cana do leme.

ſ. die Erklärung unter Kolderſtock.

KOLDERLUKE.

Holl. Kolderluik, Bogt boven de kolderſtok,
Dän. Kolderluge.
Schw. Kolderlucka.
Engl. Scuttle over the whip-ſtaff.
Franz. Dos d'âne.
Ital. Boccaporte o arco ſopra la coperta, per il baſtone della manovella del timone.
Span. Arco ó eſcotilla ſobre el pinzote.
Port. Arco ſobre o pinçote.

ſ. die Erklärung unter Kolderſtock.

KOLDERSTOCK.

Holl. Kolderſtok.
Dän. Kolderſtok.
Schw. Kolderſtock.
Engl. Whipſtaff.
Franz. Manuelle.
Ital. Baſtone della manovella del timone.
Span. Pinzote.
Port. Pinçote da cana do leme.

So hieſs eine vormals gebräuchliche Stange (Fig. 588.), die vermittelſt zweyer Augbolzen perpendiculair an das vordere Ende der Ruderpinne befeſtigt war, und womit die Ruderpinne bewegt wurde. Der Kolderſtock gieng durch

durch eine Oefnung oder durch ein Gat, welches das Koldergat hiefs, durch das oberfte Deck, und in dem Gat war eine Rolle oder fogenannte Nufs befindlich, wo er mitten durch fuhr, um defto leichter bewegt zu werden. Will man die an der Backbord-Seite des Schiffs befindliche Ruderpinne nach der Steuerbords-Seite bringen, fo dient der über dem Deck befindliche Theil des Kolderftocks zum Heber. und man bewegt folchen nach der Backbord-Seite, bis der Kolderftock auf und nieder oder fenkrecht über der Ruderpinne fteht, alsdann fchiebt man ihn durch die Rolle nach der Steuerbord-Seite und er bringt folglich die daran befeftigte Ruderpinne eben dahin. Die Figur 479 zeigt diefes deutlicher, wo a der Kolderftock, c c das Koldergat und b die Ruderpinne vorftellt. Ueber dem Koldergat ift auch eine Art Luke befindlich, welche die Kolderluke heifst. Ungeachtet mit einem Kolderftock leicht zu fteuern ift, fo wird folcher doch bey fchwerer See für die Steurer gefährlich, weil fie von dem Schlag deffelben getödtet werden können, wenn die Ruderpinne unvermuthet von einer Seite zur andern übergeht. Man gebraucht daher jetzt allgemein Rudertaljen, oder auch auf groffen Schiffen ein Steuerrad.

KOLK. f. Kuhl oder Kolk.

KOLONNEN einer Kriegsflotte.

Holl.	Kolonnen.
Dän.	Colonner af en Orlogs-Flaade.
Schw.	Colonnar.
Engl.	Ranks of fhips.
Franz.	Colonnes.
Ital.	Colonne d'una armata navale.
Span.	Colunas.
Port.	Columnas.

Wenn eine Flotte aus vielen Schiffen befteht, fo fegeln fie in mehrern Reihen oder Linien parallel neben einander, und diefe Reihen werden ihre Kolonnen genannt. Sind folches z. B drey Linien, fo wird diejenige, welche dem Winde am nächften ift, die Luvwärts-Kolonne genannt, und diejenige welche am weiteften davon entfernt ift, oder fich in Lee befindet, die Leewärts-Kolonne. Die dritte Reihe aber, welche zwifchen diefen beyden fegelt, heifst die mittelfte Kolonne. f. Marfch-Ordre.

KOLSCHWEIN, KOLSCHWINN, KOLSEM oder Saatholz.

Holl.	Kolfem, Kolfwyn, Saad-hout.
Dän.	Kiölfvin.
Schw.	Kölfvin.
Engl.	Kelfon.
Franz.	Carlingue du fond du vaiffeau.
Ital.	Paramezzale.
Span.	Carlinga, fobre-quilla.
Port.	Sobre-quilha.

Ein fchwerer Balken der fo wie der Kiel aus drey bis vier Stücken befteht, die mit einander durch Langfcherben verbunden find. Das Kolfchwein (Fig. 347. k.) liegt in der Mitte auf allen Bauch- und Piekftücken in der Richtung des Kiels und reicht gewöhnlich von der Knie des Vorfteven bis zur Knie des Hinterfteven. Ueber jedem Bauchftück ift das Kolfchwein anderthalb bis zwey Zoll eingefchnitten, und durch eben dieselben Bolzen mit den Bauchftücken verbunden, welche diefe an den Kiel heften. Die Verbolzung mit dem Kiel und den Bauchftücken gefchieht gewöhnlich auf folgende Weife. Wenn das Bauchftück und die Sitzer auf dem Kiel liegen, fo wird ein Spann um das andere, eins durch das Bauchftück, das andere durch die Sitzer mit dem Kiel verbolzt, fo dafs Bauchftück und Sitzer, welche in der Mitte der Bauchftücke auf dem Kiel gegen einander treten, erft Feftigkeit auf dem Kiel erhalten, dann wird das Kolfchwein eingelegt und in den Spannen, in welchen Bauchftück und Kiel vorhin verbolzt waren, werden die Bolzen nun durch das Kolfchwein und die Sitzers in den Kiel getrieben; in den Spannen aber, in denen vorhin die Bolzen durch die Sitzer in den Kiel gefchlagen waren, werden fie nun durch Kolfchwein und Bauchftück in den Kiel getrieben.

Das Kolfchwein gereicht einem Schiff zu aufferordentlicher Feftigkeit und dient die Bauch- und Piekftücke mit dem Kiel zu verbinden. Die Räume zwifchen dem Kiel und Kolfchwein, welche zwifchen den Spannen bleiben, werden mit Kalben ausgefüllt. Queer über das Kolfchwein werden die Katfpuhren gelegt (f Katfpuhren). Auf dem Kolfchwein fteht der Fufs der Maften und der Stützen des untern Decks. Einige Schiffbauer haben zu mehrerer Feftigkeit des Schiffs zwey neben einander liegende Kolfchweine vorgefchlagen. Man fehe ein mehreres unter Katzenrücken aufftechen und Schiffbau.

KOMBAARS oder Kombeirs.

Holl.	Kombaars.
Dän.	Sengedekke.
Schw.	Sängtäcke.

Engl.

Engl. Covering, coverlet.
Franz. Couverture de lit.
Ital. Coperta d'un letto.
Span. Frazada, manta, cobertor.
Port. Cuberta, cobertor.

ſ. die Erklärung unter Bultſäcke.

KOMBÜSE.

Holl. Kombuys.
Dän. Kabyſſen.
Schw. Cabbyſan.
Engl. Galley or cook-room of a ſhip.
Franz. Cuiſine.
Ital. Fogone, fuocone.
Span. Fogon.
Port. Cozinha.

Die Küche oder der Ort wo die Speiſen des Schiffsvolks gekocht werden. Es iſt ſolche gewöhnlich eine bewegliche Maſchine, die entweder ganz von Eiſen oder auch von Kalk, Steinen und Eiſenwerk zuſammengeſetzt wird. Auf ſchwediſchen, engliſchen, ſpaniſchen, franzöſiſchen und holländiſchen Kriegsſchiffen iſt ſie unter der Back angebracht. Dicht bey der Kombüſe befindet ſich auf Kriegsſchiffen des Kapitains Küche, wo die Speiſen für die Kajüte zubereitet werden.

KOMMANDEUR (auf Grönlandsfahrern).

Holl. Commandeur.
Dän. Kommandör.
Schw. Commendeur.
Engl. Maſter, captain, or commander.
Franz. Maitre, patron, capitaine.
Ital. Patrone.
Span. Meſtre ó capitan.
Port. Meſtre ou capitaõ.

So heiſst der Schiffer oder der Kapitain.

KOMMANDEUR einer Kanone.

Holl. Commandeur.
Dän. Kommandeur.
Schw. Commendeur.
Engl. Captain of a gun.
Franz. Chef de piéce.
Ital. Capo o capitano d'un cannone.
Span. Cabo del cañon.
Port. Cabo do canhaõ.

Derjenige welcher das Kommando bey einer Kanone hat und dieſelbe gegen den Feind richtet. ſ. Kanone. Auf holländiſchen Kriegsſchiffen iſt jede Batterie in drey Abtheilungen getheilt, in die Vorderſte, Mittelſte und Hinterſte, und jede derſelben ſteht unter der Direction eines Officiers. Da aber bey zwey Stücken nur ein Kommandeur geſtellt wird, ſo fügt man demſelben noch einen Vice-Kommandeur bey, ſo daſs jeder die Aufſicht über eine Kanone hat.

KOMPANJE. ſ. Kampanje.

KOMPAS oder See-Kompas. ſ. Seekompas.

Peil-KOMPAS.

Holl. Peil-Kompas.
Dän. Pejl-Kompas, Azimut-Kompas.
Schw. Peil-Compaſs, Azimut-Compaſs.
Engl. An amplitude compaſs, azimuth compaſs.
Franz. Compas de variation, compas azimuthal.
Ital. Buſſola di variazione.
Span. Compas de variaçion.
Port. Buſſola de variaçaõ.

ſ. die Erklärung unter Seekompas.

Häng-KOMPAS, Kajütskompas.

Holl. Hang-Kompas, een verkeert Kompas.
Dän. Hængende Kompas, Kahyts-Kompas.
Schw. Hängande Compaſs, Kajuts-Compaſs.
Engl. A hanging compas.
Franz. Compas renverſé.
Ital. Buſſola di camera.
Span. Aguja de reves, aguja de camara.
Port. Buſſola de camara.

ſ. die Erklärung unter Seekompas.

Equinoctial-KOMPAS.

Holl. Aequinoctiaal-Kompas.
Dän. Equinoctial-Kompas.
Schw. Equinoctial-Compaſs.

Engl.

Engl. Equinoctial-compafs.
Franz. Compas equinoctiale.
Ital. Buffola equinoziale.
Span. Compas equinocial.
Port. Buffola equinoccial.

f. die Erklärung unter Seekompas.

Steur-KOMPAS.

Holl. Zee-Kompas, Stuur-Kompas.
Dän. Styr-Kompas.
Schw. Styr-Compafs.
Engl. A common feacompafs.
Franz. Compas de route.
Ital. Buffola nautica.
Span. Aguja nautica, aguja de marear, compas de mar.
Port. Buffola ou compaffo de marear.

f. die Erklärung unter Seekompas.

KOMPASNADEL.

Holl. Kompasnaald.
Dän. Kompas-Naal.
Schw. Compafs-nål, magnet-nål.
Engl. Compafs-needle.
Franz. Aiguille de bouffole.
Ital. Ago o agúglia della buffola.
Span. Aguja, brujula.
Port. Agulha de marear.

f. die Erklärung unter Seekompas.

Eine wallende oder unrecht zeigende KOMPASNADEL.

Holl. Een waalende naaldo.
Dän. Misvifende Kompas.
Schw. Et compafs fom ej vifar rett.
Engl. A magnetical needle which has loft it's virtue and is become erroneous and defective.
Franz. Aiguille affolée.
Ital. Agúglia vafta.
Span. Aguja pefada, entorpecida.
Port. Agulha defeituofa.

f. die Erklärung unter Seekompas.

KOMPASSCHEIBE.

Holl. Roos of Schyf van het Kompas.
Dän. Kompas-Rofe, Kompas-Skive.
Schw. Compasfkifvan.
Engl. The card or face of a fea-compafs.
Franz. Rofe.
Ital. Rofa.
Span. Rofa.
Port. Rofa.

f. die Erklärung unter Seekompas.

KOMPASSTRICH.

Holl. Kompas-Streek.
Dän. Kompas-Streg.
Schw. Compafsftrek.
Engl. Point of the compafs.
Franz. Rumb de vent, air de vent.
Ital. Rumbo di vento.
Span. Rumbo.
Port. Rumbo.

f. die Erklärung unter Seekompas.

KONDWACHTER. f. Kundwächter.

KÖNIG.

Nennen die Kahnführer auf der Ober-Elbe den vorderften Lienzieher.

Speck-KÖNIG (auf Grönlandsfahrern).

Holl. Spek-Konig.
Dän. Spek-Konge.
Schw. Speck-konung.

Einer der unerfahrenften Matrofen, der fich im Raum befindet und die Stücken Speck, fo wie fie durch das Flensgat fallen, bey Seite wirft oder wegräumet. Derfelbe hat auch einen Gehülfen, der die Speck-Königin genannt wird, bey fich.

Speck-KÖNIGIN.

Holl. Spek-Koningin.
Dän. Spek-Konges Mat.
Schw. Speck-konungs mat.

f. die Erklärung unter Speck-König.

KÖNIGS-

KÖNIGSGAT.

Holl. Konigsgat.

So heifst auf holländifchen Kriegsfchiffen ein Gat oder kleiner Platz unter der Konftapelkammer. dicht beym Piek, worin Ballaft, Kugeln oder ähnliche Dinge geworfen werden.

KONNOSSEMENT. f. Connoffement.

KONSTAPEL oder Ober-Konftapel eines Schiffs.

Holl. Konftaapel.
Dän. Archelie-Mefter, Ober-Canoneer.
Schw. Conftapel.
Engl. Gunner of a fhip of war.
Franz. Maitre canonier.
Ital. Maeftro cannoniere d'una nave.
Span. Artillero.
Port. Artilheiro do navio.

Der Officier welcher die Auffich̄t über alles, was zur Artillerie des Schiffs gehört, hat, und dem Chef oder den Oberofficieren Rechnung davon abftattet. Der Konftapel hat noch einen oder mehrere Gehülfen, welche die Konftapels-Maten genannt werden. Der erfte davon heifst der Unterkonftapel Auf die Konftapel folgen die Kommandeurs der Kanonen oder gemeinen Konftapel. f. Schiffs-Officiere und Kanone.

Unter-KONSTAPEL oder erfter Konftapelsmat.

Holl. Konftaapels-maat.
Dän. Under-Archelie-Mefter.
Schw. Conftapels-mat, archelie-mäftare.
Engl. Gunner's-mate.
Franz. Second-maître canonier.
Ital. Secondo-maeftro cannoniere, fotto cannoniere.
Span. Ayudante del artillero.
Port. Segundo artilheiro.

f. die Erklärung unter Konftapel.

KONSTAPELS-Kammer.

Holl. Konftaapels-kaamer.
Dän. Archelie eller Arkelie.
Schw. Archelie.
Engl. Gun-room.
Franz. Sainte-Barbe.
Ital. Santa Barbera.
Span. Santa Barbara.
Port. Praça de armas.

Die Kammer unter der groffen Kajüte wo der Konftapel feinen Wohnplatz hat und wofelbft jederzeit eine gewiffe Anzahl Kardufen, Pulverhörner und andere zum Dienft der Kanonen erforderliche Geräthfchaften fertig liegen. Die Konftapelkammer reicht vom Spiegel bis beynahe an den Befahnmaft. Sie ift auf Zweydeckern gewöhnlich fo lang, dafs an beyden Seiten zwey Stückpforten angebracht werden können, und in derfelben befindet fich die Luke, durch welche man in die Pulverkammer fteigt. Hinten find die beyden Pforten (Fig. 93. k k.) der Hinterftücken, auch fährt in derfelben die Ruderpinne. Auf holländifchen Kriegsfchiffen fchlafen in der Konftapelkammer nicht allein die beyden Konftapel fondern auch die Schreiber, der Ober- und Unter-Meifter oder Zimmermann, Adelburfchen und der Kommandeur der Soldaten, auch wohl einige andere Perfonen mehr, nachdem wie Platz da ift und wie es der kommandirende Officier anordnet.

KONSULAT. f. See-Konfulat.

KONTERADMIRAL oder Schout bey Nacht. f. Schout bey Nacht.

KONTERMARSCH.

Holl. Kontermarfch.
Dän. Contre-marche.
Schw. Contre marche.
Engl. Counter-march.
Franz. Contre-marche.
Ital. Contra-marcia.
Span. Contra-marcha.
Port. Contra-marcha.

Die Bewegung mehrerer Schiffe in einer Linie, welche nach einander in einem Punct wenden, abfallen oder anluven, fo dafs fie fich nachher wieder in einer Linie befinden. Es ift diefes das erfte und leichtefte von allen Schiffs-Manoeuvres.

KONTOI. f. Conti

KONVOY oder KONVOYE. f. Convoy.

KOOT (auf Heringsbüfen). f. Koje.

KOPAI. *Lat.* remi.

So hieffen bey den Griechen die Riemen. Sie haben diefe Benennungen von einem gewiffen *Copas,* der fie erfunden haben foll. Das Blatt oder der untere breite Theil der gemeiniglich mit Eifen überzogen war, hiefs *plate, Lat.* palmula oder tonfa. Es gab mehrere Reihen von Riemen, die ftuffenweife über einander lagen. Die Riemen in der unterften Reihe waren kürzer als die übrigen und hieffen *thalamiai* oder *thalamidiai,* die in der mittelften Reihe hieffen *zygiai* und in der oberften *thranetikai* und *thranitides.* Sie waren die längften, weil fie vom Waffer am weiteften abftanden. Damit auch die Riemen von den Rojern defto beffer und leichter regiert werden mögten, fo pflegten die Handhaben derfelben mit Bley bedeckt zu werden, welches dazu diente, dafs der untere Theil nicht über den obern Theil das Uebergewicht haben konnte.

KOPELATOI. f. Eretoi.

KOPERA.

So hieffen die Kriegsfchiffe bey den Griechen.

KOPF.

Holl.	Hoofd, kop.
Dän.	Hoved.
Schw.	Hufvud.
Engl.	Head.
Franz.	Téte.
Ital.	Tefta.
Span.	Cabeza.
Port.	Cabeça.

Heifst überhaupt das obere Ende eines aufgerichteten Stückes, z. B. des Steuers, der Steven &c. Die Köpfe der Planken find die Enden der Planken.

KOPF oder Köppels des Gangfpills.

Holl.	Kop van de Spil.
Dän.	Spil-Hoved.
Schw.	Gängfpels-hufvud.
Engl.	Drum-head of a capftern.
Franz.	La tête du cabeftan.
Ital.	Tefta dell' argano.
Span.	Cabeza del cabreftante.
Port.	Cabeça do cabreftante.

f. die Erklärung unter Gangfpill.

KOPF der Kanone. f. Kanone No. 18.

Das Schiff hat einen breiten KOPF.

Holl.	Het fchip heeft een breede Boog of Kop.
Dän.	Skibet har en breed Boug.
Schw.	Skeppet har en tvärbog.
Engl.	A bluff bowed fhip.
Franz.	Vaiffeau qui a l'avant joufflu ou renflé.
Ital.	Nave di prua rotonda o piena.
Span.	Navio muy lleno de proa.
Port.	Navio muito cheio de proa.

Das Schiff ift im Vordertheil oder im Bug fehr breit.

KOPFBOLZEN. f. Kopf-Bolzen.

KOPFFRIESEN der Kanone. f. Kanone No. 19.

KOPPEL-Cours. f. Cours.

KORAX. f. Corvus.

KORDEN oder Bänder einer Kanone. f. Kanone No. 7. 16. 17.

KOREKORE. f. Karakor.

KORKBOYE. f. Boye und Anker No. 20.

KORONIDES. f. Akronea.

KORVEN.

Holl.	Korven.
Dän.	Bundftokker, Knæer af en Pramme.
Schw.	Bottenftockar af en präm.
Engl.	Floor timbers of a boat.
Franz.	Lieures ou genoux.
Ital.	Matere d'un battello.
Span.	Varengas de un batel.
Port.	Cavernas de hum batel.

Die Spannen oder Inhölzer auf kleinen Fahrzeugen.

KORVETTE.

Holl. Korvette.
Dän. Korvette, et Slags-Fartöy.
Schw. Corvette. beväpnat fartyg.
Engl. Sloop of war.
Franz. Corvette.
Ital. Corvetta.
Span. Corveta.
Port. Corveta.

Hierunter verstehen insonderheit die Franzosen jedes wohlbesegelte und zum Kriege ausgerüstete Schiff, welches weniger als 20 Kanonen führt. Es dient hauptsächlich Ordres von einem Ort zum andern zu bringen.

KOT.

Holl. Kot.
Dän. Piggen af et Skib.
Schw. Durk.
Engl. Run.
Franz. Les aîles ou extrémités de la cale.
Ital. Gavone di poppa.
Span. Las extremidades de la bodega.
Port. As extremidades do poraõ.

So wird zuweilen der Piek oder eine andere Abtheilung im Raum genannt, wo Taue liegen.

KOTHONES.

Hiessen bey den Griechen künstliche Häfen

KOVEINNAGEL, KOVILIENAGEL.

Holl. Karvielhouten, Karvielnaagels.
Dän. Kofil-Nagle.
Schw. Koffernagel.
Engl. Turned pins to belay ropes.
Franz. Cabillots, chevillots.
Ital. Caviglie, cucinelli.
Span. Cabillas, estantes (Cazonetes. Fig. 154.).
Port. Malaguetas.

Hölzerne Nägel (Fig. 167. a a.) oder Pinnen, die zur Belegung des Tauwerks dienen, theils sitzen sie in einer Nagelbank b b, die queer über die untern Wandtauen oder an andern Stellen des Schiffs befestigt ist, theils aber auch in den Mastklampen (Fig. 483.).

Einige Koveinnagel haben auch die Gestalt der Fig. 154. um die Mitte derselben wird ein Tau gestroppt, vermittelst welches sie an die Bramsahlingen oder auch an die Eselshäupter der Marssen befestigt werden, um daran die Toppenants der Marssegel zu knebeln, wenn die Bramsegel, denen diese Toppenanuts zu Schoten dienen, gestrichen sind. Jetzt haben die Bramsegel gewöhnlich ihre besondern Schoten. s. Olirliets-Block und Eselsohren.

KRAAK. s. Karake.

KRABBEN, abkrabben.

Holl. Krabben, afkrabben.
Dän. Liniere eller krabbe Tömmer efter Snorer.
Schw. Liniera eller rispa efter mallar.
Engl. To race timber with a racing knife, or lay it out by a line.
Franz. Enligner le bois avec une regle.
Ital. Delineare o segnare il legno di costruzzione.
Span. Tirar a cordel.
Port. Alinhar.

Das Holz nach einer Mall oder einem Reh liniiren oder abzeichnen, umes darnach behauen zu können. Das Abkrabben geschieht, indem man die Mall auf das Holz legt und den Belauf derselben mit Kreide, Röthel oder auch vermittelst eines Krabpassers darauf abzeichnet.

KRABBER oder Krabpasser.

Holl. Krabber, Krabpasser, Rits-yzer.
Dän. Krabpasser.
Schw. Ri[illegible]-järn.
Engl. Racing-knife.
Franz. Roinette, rouane.
Ital. Graffietto o compasso con gancj per disegnare il legno.
Span. Compasso con ganchos.
Port. Compasso com ganchos, arruela.

Ein Zirkel mit spitzen Haken, vermittelst welches man Linien oder Striche nach einer aufgelegten Mall in das Holz kratzt, um solches darnach behauen zu können.

KRABBER des Boots. s. Bootskrabber.

KRABBESCHUTE.

Der Name eines vormals in Holland gebräuchlichen kleinen Fahrzeugs.

KRACHEN. f. Kraken.

KRAGEN des Stags.

Holl. Stag-Kraag.
Dän. Stag-Brog, Stag-Strop.
Schw. Stag-ftropp.
Engl. Collar of a ftay.
Franz. Collier d'étai.
Ital. Gazza o collare di ftrallo.
Span. Gaza de la bigota del Eftay.
Port. Alfa.

So heifst ein fchwerer Strop oder Auge, womit der untere Theil des Stags feftgelegt wird. Der Kragen ift eben fo dick als das Stag felbft. Bey dem groffen Stag befteht er eigentlich aus einem Brohk (Fig. 511. e e e.), der um die verkehrte Knie im Galjon liegt und den Fockmaft kreuzweife umfchliefst (Fig. 236. d d.). Die Kragen der übrigen Stagen beftehen aus einem Strop, der theils um den Fufs der Maften und Stengen, theils um das Bugfpriet (Fig. 236. u u.) liegt. f. ein mehreres unter Stag.

Segeltuchs-KRAGEN der Maften und Pumpen.

Holl. Maft-Kraagen, Pomp-Kraagen.
Dän. Mafte-Kraver, Pompe-Kraver.
Schw. Maft- och pump-kragar.
Engl. Coats of the mafts.
Franz. Brayes des mâts.
Ital. Cappe degli alberi.
Span. Capas de los palos.
Port. Capas dos maftros.

So heiffen die Stücke von getheertem Segeltuch oder Prefenning (Fig. 530. a a.), die an den Stellen, wo der Maft in das Deck fährt, um den Maft und auf das Deck gefpikert find. Sie dienen dazu, dafs das Waffer nicht durch die Fifchen in das Schiff dringe. Zu mehrerer Sicherheit fpikert man aber vorher einen breiten runden oder achteckigten hölzernen Reif um den Maft, und auf das Deck um den Fifch einen fchmälern Reif oder auch Leiften, über welche der um den Maft befeftigte Reif liegt und bey Bewegung des Mafts fpielen kann, weswegen man folchen einen Spiel-Kragen oder Wandel-Kragen nennt. Ueber denfelben wird alsdann ein doppelter Kragen von Segeltuch gefpikert. Statt eines hölzernen Spielkragens fpikern auch einige einen Leguan oder Kranz von Tauen um den Rand des Fifches.

Spiel-KRAGEN oder Wandel-KRAGEN der Maften.

Holl. Speel-luik, luikje om de maft.
Dän. Mafte-Kraver af Træ.
Schw. Maft-kragar af trä.
Engl. Wooden coats of the mafts under the tarred canvas coats.
Franz. Ecoutilles de mâts.
Ital. Chiavi degli alberi.
Span. Olmadas del palo.
Port. Paos fobre as ennoras, ou capa dos maftros.

f. die vorhergehende Erklärung.

KRAHN, Drehkrahn.

Holl. Kraan.
Dän. En Krane.
Schw. Kran.
Engl. Crane.
Franz. Gruau.
Ital. Grua.
Span. Grua.
Port. Guindafte.

Eine bekannte am Ufer ftehende Mafchine, deren man fich in Häfen bey den Schiffen bedient, um fchwere Laften aus- und einzunehmen. Sie befteht aus einem Hebel, an den die Kraft bald durch ein oder mehrere Tritträder, bald auf andere Art angebracht wird. Man bedient fich eines Krahns die Maften einzufetzen. f. Maft und Maftenkrahn.

Maften-KRAHN. f. Maftenkrahn.

KRAHN oder KRAHNBALKEN. f. Krahn-Balken.

Den Anker vor den KRAHN hieffen oder winden. f. Anker No. 87.

Der

Der Anker hängt unter dem KRAHN. f. Anker No. 77.

Etwas KRAHNBALKSWEISE fehen.

Holl. Kraanbalkswyze zien.
Dän. See eller obfervere et Skib Kranbjelksviis.
Schw. Obfervera et fkepp kranbalksvis.
Engl. To difcover or fee an object in the direction of the cat-head.
Franz. Decouvrir un object dans la direction du boffoir.
Ital. Vedere un oggetto nella direzzione della grua.
Span. Obfervar algo en la direccion de la ferviola.
Port. Obfervar na direcçaõ do turco.

Etwas vom Schiff in der Richtung fehen, wo der Krahnbalken hinzeigt, das ift nicht gerade von vorne und auch nicht gerade von der Seite, fondern zwifchen diefen beyden Richtungen. Die gewöhnlichfte Art, die Lage eines Gegenftandes auf Schiffen zu unterfcheiden, ift gerade von vorne, krahnbalksweife, recht von der Seite, backftagsweife und recht von hinten.

KRAHNKASTEN.

Holl. Kraankasje.
Dän. En liten Krane at trække vand paa Skibet.
Schw. En liten kran at draga vatn.
Engl. Small crane ufed on board of a fhip to draw water.
Franz. Petite grue à tirer de l'eau.
Ital. Una piccola grua per tirare acqua.
Span. Una pequeña grua parar tirar agua a bordo del navio.
Port. Pequeno guindafte para tirar agua.

Ein Kaften mit einem Krahn an der Steuerbordfeite des Schiffs, um vermittelft deffelben Waffer zu ziehen. Man bedient fich auch der Schlagpütfen zum Wafferfchöpfen.

KRAHNSÄGE. f. Krahn-Säge.

KRAIER.

Holl. Kraaier.
Dän. Krejert eller Kræjert.
Schw. Kreyare.
Engl. Craier, veffel of the baltic fea.
Franz. Craier.
Ital. Baftimento del mare baltico.
Span. Cierto barco del mar baltico.
Port. Barco do mar baltico.

Ein in der Oft-See gebräuchliches dreymaftiges Schiff mit Polaker Takelafche (Fig. 478). Es führt übrigens Raafegel und Stagfegel, fo wie folche auf dreymaftigen Schiffen gebräuchlich find.

KRAKEN.

Holl. Kraaken.
Dän. Knage.
Schw. Knaka.
Engl. To crack.
Franz. Craquer.
Ital. Scoppiare.
Span. Chirriar.
Port. Crepitar, eftalar.

Das niederdeutfche Wort für krachen. Der Maft oder die Raa krakt, wenn folche eine Borfte bekömmt.

KRAMPE.

Holl. Kram.
Dän. Krampe.
Schw. Krampa.
Engl. Cramp iron or ftaple.
Franz. Crampe.
Ital. Crampa.
Span. Crampon.
Port. Tifoura.

Ein Eifen welches die Geftalt eines U hat (Fig. 609.), die beyden Enden find fpitz und werden an verfchiedenen Stellen des Schiffs in irgend ein Holz gefchlagen, um etwas gegen den Bord befeftigen zu können.

KRÄNGEN. f. Krengen.

KRANKENBACK. f. Kranken-Back.

KRANZ oder Krans.

Holl. Krans.
Dän. Krands.

 Schw.

Schw. Krants.
Engl. Fenders of old cable or puddenings.
Franz. Cordes de defenſe, colliers de defenſe.
Ital. Sponſature.
Span. Defenſas redondas de cabo (*Kranſen zu den Kugeln*, roñadas).
Port. Defenſas redondas de cabo.

Ein kurzes Tau, deſſen beyde Enden zuſammengeſpliſst ſind, ſo daſs es die Geſtalt eines Ringes oder Kranzes hat. Ein ſolcher Kranz wird zuerſt um den Top der Maſten gelegt und dient den Flechtingen zur Unterlage. Man hängt auch dieſe Kränze oder Kranſen an die äuſſern Seiten der Böte und Schlupen (Fig. 295. a). damit ſie nicht durch Anſtoſſen beſchädigt werden. Zuweilen nimmt man dazu auch nur kurze Enden von dicken Tauen (Fig. 295 b b.), die alsdann Würſte oder Wurſten genannt werden. Auf gröſſern Fahrzeugen bedient man ſich der Wreifhölzer.

Auf Kriegsſchiffen findet man auch wohl auf das Deck geſpikerte Kränze oder Kranſen von Tauen, worin Kugeln liegen.

Ein KRAPP geſchlagenes Tau.

Holl. Een krap geſlagen Touw.
Dän. Et meget drejet Toug.
Schw. Et ſtyft ſlagit tåg.
Engl. A rope too hard twiſted.
Franz. Cordage qui a trop de tors.
Ital. Un capo troppo torto.
Span. Un cabo troppo torcido.
Port. Hum cabo troppo torcido.

Ein ſtark gedrehetes Tau, welches leicht Kinken formirt und eher zum Brechen geneigt iſt als ein anderes. ſ. Anſcheeren.

KRAPPASSER. ſ. Krabber oder Krabpaſſer.

KRATZER der Kanone. ſ. Kugelzieher.

KRATZHEDE. ſ. die Erklärung unter Hanf.

KRAUT. ſ. Pulver.

KRAUTFASS. ſ. Pulverfaſs.

KRAUTHORN. ſ. Pulverhorn.

KRAUTKAMMER. ſ. Pulverkammer.

KRAUTLATERNE. ſ. Kraut-Laterne.

KRAUTLÖFFEL. ſ. Löffel der Kanone.

KREEK. ſ. Schlupf-Hafen.

KREIER. ſ. Kraier.

KRENGEN oder Krängen.

Holl. Krengen.
Dän. Krænge.
Schw. Kränga.
Engl. To heel.
Franz. Donner à la bande.
Ital. Dar alla banda.
Span. Dar a la banda, tumbar.
Port. Dar a banda.

Das Schiff krenget, wenn es vom Winde auf die Seite gelegt wird, und ſolches geſchiehet, wenn man bey dem Winde oder mit halben Winde ſegelt. Die ſtärkſte Krängung iſt eine Neigung von 10 Grad, bey welcher die Kanonen noch bedient werden können, und unter Krängungslinien verſtehet man die gerade Linie auf einem Spannriſs, die anzeigt, welcher Theil des Schiffs ſich bey der ſtärkſten Krängung unter dem Waſſer befindet. Krängt das Schiff mehr als 10 Grad, ſo hört der Dienſt der Kanonen auf.

KREUK. ſ. Kink.

KREUZ des Ankers. ſ. Ankerkreuz.

Die Raaen ins KREUZ braſſen. ſ. Braſſen.

KREUZ in den Ankertauen.

Holl. Kruis.
Dän. Kryds.
Schw. Kors.
Engl. Thurn.
Franz. Demi tour.
Ital. Mezza volta.
Span. Media buelta, cruz.
Port. Meia volta.

ſ. die Erklärung unter Anker No. 99.

Die KREUZE eines Gradboogs oder Jakobsstabs.

Holl. Kruisfen van een graadstok.
Dän. Krydser af en Gradstok.
Schw. Brickor eller krysss.
Engl. Crosses or vanes of a foreftaff.
Franz. Curseurs, marteaux.
Ital. Martelli della baleftriglia.
Span. Sajita y corredera de la baleftilla.
Port. Soalhas.

f. die Erklärung unter Jakobsstab.

KREUZBETING. f. Kreuz-Beting.

KREUZBINDSEL. f. Kreuz-Bindsel.

KREUZBRAMSEGEL oder Gretchen vom Deich. f. Kreuzbram-Segel.

KREUZBRAMSTENGE. f. Kreuzbram-Stenge.

KREUZEN, ein Bindsel, die Bugspriet-wuhling, die Parten eines Takels &c. oder eine Kreuzung machen.

Holl. Kruisfen, een bindsel kruisfen.
Dän. Krydse Tougene.
Schw. Kryssa.
Engl. To seize any complication of ropes with a seizing or small rope.
Franz. Genoper, brider.
Ital. Strangulare.
Span. Trincafiar, cruzar.
Port. Cruzar.

Heifst über mehrere parallel neben einander stehende Parten eines Taues rechwinklicht ein Bindsel legen und diese Parten damit zusammen ziehen, damit sie steifer und fester werden. Auf solche Weise kreuzt man die Bugsprietwuhling (Fig. 235. s s), die Taljereeps der Wandtauen, die Parten eines Takels und die Bindsel selbst. f. Kreuz-Bindsel. Die Parten eines Takels werden nicht allein in der Absicht gekreuzt, um sie steifer zu setzen, sondern auch um zu verhindern, dafs das Takel nicht aus einander fahre, wenn etwa einer von den Parten brechen sollte.

KREUZEN in der See.

Holl. Op zee kruissen.
Dän. Krydse i Söen.
Schw. Kryssa.
Engl. To cruize at sea.
Franz. Croiser.
Ital. Cruciare nel mare.
Span. Cruzar en el mar.
Port. Cruzar o mar.

Sich eine Zeitlang auf einer Höhe oder auf einer gewissen Seestrecke aufhalten, um feindliche Schiffe oder Kaper aufzufangen, Flotten zu recognoſciren, auf andere Schiffe zu warten oder auch anderer Ursachen wegen. Die Schiffe, welche hiezu bestimmt sind, werden Kreuzer genannt und führen gewöhnlich nur ein leichtes Segel, zuweilen versteht man unter kreuzen auch blos lavieren.

KREUZER.

Holl. Kruisser.
Dän. En Krydser.
Schw. Kryssare.
Engl. Cruizer.
Franz. Vaisseau croiseur, vaisseau en croisière.
Ital. Cruciatore.
Span. Cruzadero.
Port. Navio que anda cruzando o mar.

Ein Kriegsschiff welches zum Kreuzen bestimmt ist. Man versteht auch zuweilen einen Kaper darunter.

KREUZHOLZ.

Holl. Kruishout.
Dän. Krydsholt
Schw. Kryſshult.
Engl. Kevel.
Franz. Taquet à oreilles, taquet de tournage, taquet à coeur.
Ital. Castagnuola.
Span. Cornamusa.
Port. Escoteira da amurada.

Ein Holz, welches aus vier Stücken zusammengesetzt ist und zur Belegung des Tauwerks dient. Es besteht aus einem Klamp (Fig. 183. a a.) der

der gegen den Bord des Schiffs genagelt wird und in welchen die Füsse zweyer aufrechtstehender Klampen eingelassen sind, deren Köpfe Hörner c. c. haben, die eigentlich zur Belegung des Tauwerks dienen. Diese aufrecht stehenden Klampen gehen noch durch ein anderes Queerholz b b, das ebenfalls gegen den Bord genagelt wird. Die Kreuzhölzer dienen gewöhnlich zur Belegung der grossen und der Fockschoten.

KREUZKLAMP. s. Kreuz-Klamp.

KREUZKNOPF. s. Kreuz-Knopf.

KREUZMARS. s. Kreuz-Mars.

KREUZPFORTEN. s. Pforten der Konstapelkammer.

KREUZRAA. s. Kreuz-Raa.

KREUZREEFEN. s. Kreuz-Reefen.

KREUZSEGEL. s. Kreuz-Segel.

KREUZSTENGE. s. Kreuz-Stenge.

KREUZSTENGENSTAG. s. Kreuzstengen-Stag.

KREUZSTENGENSTAGSEGEL. s. Kreuzstengenstag-Segel.

KREUZTOP. s. Kreuz-Top.

Eine KREUZUNG machen. s. Ein Tauwerk kreuzen.

KRIECH des Schiffs. s. Schaft des Schiffs.

KRIEGSRATH. s. Kriegs-Rath.

KRIMPEN, der Wind krimpt. s. Aufkrimpen.

KROMMER. s. Krummer.

KRONE oder Hakenkopf (beym Reepschläger).

Holl. Kroon.
Dän. Krone.
Schw. Krona.
Engl. Crown.
Franz. Croisille.
Ital. Ghindone.
Span. Cabeza de la rueda con las muletas.
Port. Cabeça da roda.

Ein Gehäuse (Fig. 409. ff.) vor welchem die Haken stehen, mit denen vermittelst des Rades die Faden oder Garne gesponnen werden. Es befindet sich nämlich auf dem Gestelle des Rades und besteht aus zwey nach einem Bogen gerundeten und einige Zoll von einander entfernten aber doch vereinigten senkrechten Hölzern. Auf der Stirne dieser Krone sind in gleicher Entfernung verschiedene Pfannen und in jeder liegt ein eiserner Haken. Dieser hat zwey Theile, eine eiserne Spille die an dem vordern Ende wie ein Haken gekrümmt ist; und eine hölzerne Rolle, die in der Mitte der Spille befestigt ist und die beym Gebrauch zwischen den beyden Hölzern des Hakenkopfs zu liegen kömmt. Eine Schnur verknüpft das Rad mit den Rollen der Haken und blos die Schnur hält die Rollen und zugleich ihre Haken in ihren Pfannen auf dem Hakenkopf fest. Da sich aber die Schnur nach Beschaffenheit der Witterung ausdehnet oder verkürzet, so kann der Hakenkopf vermittelst seiner Zapfen senkrecht hinauf und hinab geschoben und mit einem hölzernen Keil in den Zapfenlöchern befestigt werden. Hiedurch wird die Schnur nach Gefallen gespannt. Je grösser der Faden ist, der gesponnen werden soll, je stärker müssen auch die Haken seyn.

KROOS, Tang oder Wihr.

Holl. Kroos, Zee-wier, Zee-ruy.
Dän. Tang, Tare.
Schw. Täng, Häter, Klotång.
Engl. Sea-weeds, sea-wear, sea-wrack, sea-thongs.
Franz. Goesmon, sart, varech, vrac.
Ital. Alga marina.
Span. Sargasso.
Port. Sargaço.

So heissen verschiedene Arten Seegewächse. Kroos ist eigentlich das Tang oder Wihr, gehört aber zur Familie der After-Moose. In Ostfriesland dient es zur Bekleidung der Deiche und in Schweden zur Bedeckung der Häuser.

KROPF des Schiffs. s. Bug des Schiffs.

KROPFWRANGEN. s. Bugbanden.

KRÜCKE eines Schleifsteins. s. Dreher.

KRUMEN oder Krömels vom Brod oder Zwieback.

Holl. Kruimelingen.
Dän. Stödte Skofter af Skibstvebak.
Schw. Små stycken af sönderbrutna skorpor.

Engl.

Engl. Bred duft.
Franz. Maffemorre, Machemoure.
Ital. Maffamurro.
Span. Mafamorra.
Port. Maffamorda.

Der Staub oder Grans vom Zwieback. In Frankreich darf nach einer Verordnung alles Brod, was die Gröffe einer Hafelnufs hat, noch nicht zu den Krumen gerechnet werden, fondern wird mit unter das Schiffsvolk vertheilt.

KRUMHAUE (beym Kahnbauer) f. Hohldeiffel.

KRUMHOLZ oder Krummer.

Holl. Kromhout, Krommer.
Dän. Krumholt.
Schw. Krumhult.
Engl. Compafs-timber.
Franz. Bois courbans, bois tort.
Ital. Legno di volta.
Span. Palos de buelta.
Port. Pao curvo.

Alles Holz welches nach befondern Krümmungen gewachfen und beym Schiffbau zu Inhölzern, Knien, Balken, Piekftücken &c. anwendbar ift.

KRUMPELDUCHT oder Krüppelducht. f. Krumpel-Ducht.

KRUMSTEVEN.

Der Name eines vormals gebräuchlichen Fahrzeugs in Holland.

KRÜPPELSPILL. f. Krüppel-Spill.

KUBAI.

Der Name eines japanefifchen Fahrzeugs.

KUBETEL. f. Hart-Betel.

KUBIKFUSS. f. Kubik-Fufs.

KUCKUCK. f. Kukuk.

KUFF oder KUFF-SCHIFF.

Holl. Kuf.
Dän. Kuf-Skib.
Schw. Kuf.
Engl. A fort of dutch veffel.
Franz. Sorte de bâtiment de charge de Hollande.
Ital. Sapata.
Span. Barco hollandes que lleva dos palos.
Port. Fandarga, gangorra.

Ein bey den Holländern, Dänen und Schweden ftark gebräuchliches Fahrzeug (Fig. 287.). Es hat einen groffen und einen Befahnmaft, der aber im Deck fteht und nicht auf einem Heck, wie auf Schmacken gebräuchlich. Jeder diefer Maften führt ein Sprietfegel mit Bonnetten und auch ein Topfegel. Vorne hat es gewöhnlich eine Stagfock, Klüfock und ein Jager. Die Kuffen haben auch zuweilen Schwerdter an den Seiten.

KUGEL.

Holl. Kogel.
Dän. Kugle, Stykkugle.
Schw. Kula.
Engl. Bullet.
Franz. Boulet.
Ital. Palla.
Span. Bala.
Port. Bala.

Die Kanonen, deren man fich auf der See bedient, find von verfchiedener Schwere. Man hat 48 pfündige bis ¼ pfündige, allein diejenigen, welche unter 2 Pfund wägen, werden blos zum Traubhagel der aus fchweren Stücken gefchoffen wird, gebraucht.

Gewöhnlich bedient man fich einfacher Kugeln, deren Durchmeffer oder Kaliber etliche Linien weniger ift als der Kaliber der Kanone (f. Spielraum). Die Kugeln des fchweren Gefchützes find von Eifen, weil das Bley wegen feiner weichen Beftandtheile manchmal eine andere Geftalt annimmt, wodurch die Bahn der Kugel verändert und das Ziel verfehlt wird. Steinerne Kugeln find gänzlich abgefchaft, weil fie theurer zu ftehen kommen als die eifernen. Die guten Eigenfchaften der Kugeln beftehen hauptfächlich darin, dafs fie vollkommen rund find und keine Gallen und Gruben haben (denn je runder die Kugel ift, je ficherer geht der Schufs), auch in der Mündung allenthalben fchlieffen, aber dabey auch leicht herausrollen. Ferner müffen fie platt feyn und von dem fogenannten Bart, der von der Form nachgeblieben, gereinigt werden, weil das Pulver auf einen glatten und reinen Körper ftarker würkt als auf einen rauhen und unreinen.

In den vorigen Zeiten fchofs man auch aus den Kanonen 1) Kettenkugeln. Sie beftanden entweder aus 2 halben hohlen eifernen Kugeln, welche mit einer 3 bis 4 Fufs langen Kette, fo man hineinlegen konnte, zufammen verbunden wurden: Oder, man verband zwey ganze Kugeln (Fig. 316) durch eine dergleichen Kette mit ein-

einander. Viele glauben zwar, daſs dieſe Kugeln wegen ihrer erſchrecklichen Würkung durch einen ſtillſchweigenden Vergleich in der Chriſtenheit abgeſchaft wären, allein es iſt nicht zu vermuthen, daſs dieſer Grund, den man vielmehr anführen könnte, ſie beyzubehalten, wenn er wahr wäre, ihnen den Abſchied gegeben hätte. Vielmehr iſt es gewiſs, daſs ſie ihrer ſchlechten Würkung wegen nicht gebraucht werden. Sie haben faſt niemals mehr ausgerichtet als eine einzelne Kugel, da faſt beſtändig beyde Kugeln ſammt der Kette in einer einzigen Verticalfläche gegangen. 2) Stangenkugeln oder Knüppelkugeln (Fig. 306.) und Bolzkugeln (Fig. 317.). Erſtere beſtanden aus zwey ganzen Kugeln, und letztere aus zwey halben Kugeln, die durch eine eiſerne Stange zuſammen verbunden waren. Um die Stange wurden zuweilen brennbare Materien gebunden, um die Segel dadurch in Brand zu ſetzen. Eine andere Art Knüppel oder Knüppelkugel ſieht man Fig. 308. Auch gebrauchte man 3) die ſogenannten Schiebzangen, welches zwey in der Mitte zuſammen verbundene eiſerne Stangen waren, wodurch hauptſächlich das Tauwerk und die Segel beſchädigt wurden. Es hat dieſes inſonderheit in der Nähe von gutem Nutzen ſeyn können, allein allen dieſen Arten Kugeln begegnet in ihrer Bahn was ich oben bey den Kettenkugeln angeführt habe. Mit beſſerm Erfolg ſchieſst man jetzt mit Kartätſchen, wenn man ſich in der Nähe des Feindes befindet. Feuerkugeln und glühende Kugeln werden nur bey Belagerungen gebraucht. Erſtere heiſſen überhaupt alle diejenigen Kugeln, ſo aus leicht und ſtark brennenden Materien verfertigt werden, um vermittelſt derſelben, auſſer verſchiedenen andern Abſichten, Häuſer und Schiffe in Brand zu ſtecken. Die glühenden Kugeln werden vorher in einem Ofen glühend gemacht und aus den Kanonen geſchoſſen. Man nimmt dazu 3. 6 bis 12 pfündige Kanonen, da bey den noch gröſſern die Kugeln zu beſchwerlich zu behandeln ſeyn würden. Auch werden dieſe Kugeln niemals in gerader Linie nach einem Ort geſchoſſen, ſondern allezeit durch einen Bogen, weswegen das Stück ziemlich erhöhet ſeyn muſs. Wenn das Pulver gehörig in das Stück geladen worden, ſo wird ein ſtarker Vorſchlag von Heu oder auch noch auſſerdem ein beſonderer Vorſchlag von Holz oder thonigter Erde gemacht, damit die glühende Kugel nicht etwa ſelbſt das Pulver anzünde. Auf dieſen Vorſchlag läſst man die Kugel von ſelbſt darauf fallen, denn wenn man ſie mit einer Zange ergreift und vor die Mündung bringt, muſs ſie wegen der Erhöhung, ſo dem Stück gegeben wird, von ſelbſt bis auf den Vorſchlag rollen. Man thut keinen Vorſchlag auf die Kugel, ſondern ſobald die Kugel ſich auf dem Boden befindet, wird an das Zündloch Feuer gegeben. Es iſt am beſten wenn man bey dem Gebrauch glühender Kugeln das Stück mit einer Karduſe und nicht mit bloſſem Pulver ladet, weil alsdann keine Zerſtreuung des Pulvers in der Seele zu beſürchten iſt. ſ. Kartätſchen, Kanone, Drehbaſſen und Mörſer.

Ketten-KUGELN.

Holl. Ketting-kogels.
Dän. Lænke-Kugler.
Schw. Länk-kulor, kedje-kulor.
Engl. Chain-ſhot, chain-bullets.
Franz. Boulets enchainés, boulets à l'ange.
Ital. Palle incatenate.
Span. Balas encadenadas ó de cadena.
Port. Balas encadeadas.

ſ. die Erklärung unter Kugel.

Stangen-KUGELN, Knüppel-KUGELN, Drath-KUGELN.

Staf-KUGELN, KUGELN mit zwey Köpfen.

Holl. Kneppel-kogels.
Dän. Stang-Kugler, Knippel-Kugler.
Schw. Stång-kulor, knyppel-kulor.
Engl. Bar-ſhot, double-headed-ſhot, branch-bullets, croſs-bar bullets.
Franz. Boulets ramés ou a deux têtes.
Ital. Palle ramate o con due teſte.
Span. Balas de palanqueta ó enramadas.
Port. Palanquetas.

ſ. die Erklärung unter Kugel.

Bolz-KUGELN.

Holl. Bout-kogels.
Dän. Bolt-Kugler.
Schw. Bolt-kulor.
Engl. Angles or croſs-bar half balls.
Franz. Demi-boulets ramés.
Ital. Mezze palle ramate.
Span. Balas de dos cabezas ó de palanqueta frances.
Port. Palanquetas a franzeſa.

ſ. die Erklärung unter Kugel.

Feuer-KUGELN.

Holl. Vuur-Kogels.
Dän. Fyr-Kugler.

Schw.

Tabelle I.

T A B E L L E

in welcher für Erhöhungswinkel von 1 — 90° der Werth von a angegeben wird.

Grade.	Werth von a.	Grade.	Werth von a.	Grade.	Werth von a.	Grade.	Werth von a.	Grade.	Werth von a.
0	1.00000	19	1.01942	37	1.08787	55	1.27583	73	2.00071
1	1.00005	20	1.02165	38	1.09400	56	1.29381	74	2.09531
2	1.00020	21	1.02404	39	1.10001	57	1.31310	75	2.20349
3	1.00045	22	1.02657	40	1.10730	58	1.33382	76	2.32824
4	1.00081	23	1.02926	41	1.11452	59	1.35612	77	2.47344
5	1.00127	24	1.03212	42	1.12215	60	1.38017	78	2.64428
6	1.00184	25	1.03514	43	1.13022	61	1.40616	79	2.84788
7	1.00251	26	1.03834	44	1.13875	62	1.43429	80	3.09418
8	1.00328	27	1.04172	45	1.14777	63	1.46484	81	3.39754
9	1.00417	28	1.04530	46	1.15741	64	1.49807	82	3.77960
10	1.00516	29	1.04907	47	1.16752	65	1.53433	83	4.27430
11	1.00626	30	1.05306	48	1.17826	66	1.57402	84	4.93833
12	1.00748	31	1.05727	49	1.18973	67	1.61759	85	5.87383
13	1.00881	32	1.06171	50	1.20189	68	1.66562	86	7.28508
14	1.00912	33	1.06640	51	1.21483	69	1.71872	87	9.90478
15	1.01184	34	1.07134	52	1.22862	70	1.77772	88	14.39754
16	1.01354	35	1.07596	53	1.24333	71	1.84355	89	28.69102
17	1.01536	36	1.08206	54	1.25903	72	1.91740	90	unendlich.
18	1.01732								

für die Schufs-
bey gleicher
ge Gröfse ist,
n verhalten,
ungswinkel.
h bestimmt,
re berechnen
r ersten Glei-
oder für die
Sin ² a, und
welche die
enden, t =

ist.

t, so ist sie
g und Ver-
Die wahre
genschaften
n der Para-
hte Sache,
nbekannte

m Wider-
, dafs die
al kleiner
gen dieser
einen be-
en sollte,
eine Ka-
hwindig-
e 20 mal
n werde.
Acht ge-

tand der
propor-
e Kugel-
er Luft,
+

Cos ² J

winkel;
° + ½ J);
llender
n hat,
boli-

aus der Kanone gehet; a den Erhöhung den die Axe der Kanone mit dem Horizont macht, x die Abscisse und y die Ordinate.

schen Logarithmen und –

in we

Grade.	W
0	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	
18	

2) Nach der Vorausfetzung einer lerten Dichtigkeit der Luft, ichen.

Zeiten, lchen die Kugel ihre Bahn vollendet.			Einfalls-winkel.
der pa-litchen eorie.	nach der Theorie des Widerftandes.	nach der Erfahrung.	
			d.

Schw.	Fyr-kulor.
Engl.	Fire-balls.
Franz.	Bales d'artifice.
Ital.	Palle d'artifizio.
Span.	Balas de fuego.
Port.	Balas de artificio.

f. die Erklärung unter Kugel.

Glühende KUGELN.

Holl.	Gloedige Kogels.
Dän.	Gloende Kugler.
Schw.	Glödande kulor.
Engl.	Red-hot bullets.
Franz.	Boulets rouges.
Ital.	Palle rosse.
Span.	Balas rojas.
Port.	Balas vermelhas ou ardentes.

f. die Erklärung unter Kugel.

KUGELBACK. f. Kugel-Back.

KUGELBACKEN auf dem Deck. f. Kugel-Backen.

KUGELBAHN.

Holl.	Kogelbaan.
Dän.	Kugle-Bane eller Vej.
Schw.	Banen eller vägen af en kula.
Engl.	The arc which a bullet or shell describes in the air.
Franz	Le chemin ou l'arc que decrit le boulet dans l'air.
Ital.	Il cammino o l'arco che fa la bomba nell' aria.
Span.	El camino ó el arco que haze la bala en el aria.
Port.	O arco que faz a bala no ar.

Die krumme Linie welche eine aus der Kanone geschossene Kugel oder aus dem Mörser geworfene Bombe in der Luft beschreibt.

Wenn auf eine unter einem schiefen Winkel gegen den Horizont geschossene Kanonenkugel oder geworfene Bombe, ausser der Kraft des Pulvers, nur allein die Schwere wirkte, so würde sie durch ihre Bewegung eine Parabel beschreiben, wovon sich die Gleichung durch $4 h y \text{Cos } a = 4 h x \text{Sin } a. \text{ Cos } a \div x$ ausdrucken läst, wenn h die Höhe bezeichnet, von welcher ein schwerer Körper fallen muss, um am Ende derselben die Geschwindigkeit zu haben, mit welcher die Kugel aus der Kanone gehet; a den Erhöhungswinkel, den die Axe der Kanone mit dem Horizont macht, x die Absciffe und y die Ordinate.

Aus dieser Gleichung erhält man für die Schussweite $x = 4 h \text{ Sin } a. \text{ Cos } a$. Da nun bey gleicher Ladung der Werth h eine beständige Grösse ist, so folget, dass sich die Schussweiten verhalten, wie der Sinus der doppelten Erhöhungswinkel. Mithin, wenn man durch Versuche h bestimmt, würde man sehr leicht jede Schussweite berechnen können. Eben so folgt auch aus der ersten Gleichung für den grössten Werth y, oder für die grösste Höhe der Kugelbahn $y = h \text{ Sin}^2 a$, und endlich für die Zeit t in Sekunden, welche die Kugel braucht, um die Bahn zu vollenden, $t = \frac{\text{Schussweite}}{\text{Cos } a \sqrt{(2ph)}}$, wo $p = 30.2$ Fuss ist.

So einfach diese Theorie auch ist, so ist sie doch von keinem Nutzen. Erfahrung und Vernunft widersprechen ihr so gleich. Die wahre Bahn ist eine krumme Linie, deren Eigenschaften verwickelter sind, als die Eigenschaften der Parabel, und es ist in diesem Falle keine leichte Sache, aus gegebenen Schussweiten andere unbekannte zu finden.

Diese Schwierigkeit kommt von dem Widerstande der Luft. Obgleich es scheint, dass die Luft, deren Dichtigkeit ungefähr 850 mal kleiner ist, als die Dichtigkeit des Wassers, wegen dieser Ursache, der Bewegung der Körper keinen beträchtlichen Widerstand entgegen setzen sollte, so lehret uns doch die Erfahrung, dass eine Kanonenkugel bey ihrer anfänglichen Geschwindigkeit von der Luft mit einer Kraft, die 20 mal grösser ist als ihr Gewicht, widerstanden werde. Eine Grösse, die zu merklich ist ausser Acht gelassen zu werden.

Wenn man annimmt, dass der Widerstand der Luft dem Quadrate der Geschwindigkeit proportional sey, so giebt die Rechnung für die Kugelbahn, bey unveränderter Dichtigkeit der Luft,

$$y = x\left(\text{Tang } J + \frac{K^2}{4aph \text{ Cos}^2 J}\right) \div \frac{K^4}{8a^2p^2 \text{ Cos}^2 J}\left(e^{\frac{2apx}{K^2}} \div 1\right)$$

Es ist in dieser Formel J der Erhöhungswinkel; $a = \frac{1}{2}\text{Sec. } J + \frac{1}{2} \text{Cot } J \text{ Log. } J. \text{ Log. Tang}(45° + \frac{1}{2} J)$; p die Geschwindigkeit, die ein frey fallender Körper am Ende der ersten Sekunde erhalten hat, also = 30.2 Fuss; e die Grundzahl der hyperbolischen Logarithmen und $\frac{K^2}{p} = \frac{DS}{2M.}$ D die

D die Dichtigkeit der Luft; S die vordere Oberfläche des Körpers, worauf die Luft wirkt; M die Maaſſe des Körpers.

Wenn in dieſe Gleichung y = o geſetzt wird, ſo iſt

$$h = \frac{2apK^2x. + K^4.\left(1 \div e^{\frac{2apx}{K^2}}\right)}{\div 8a^2p^2x\,\mathrm{Sin}\,J.\,\mathrm{Cos}\,J.}$$

Wenn alſo x durch Verſuche beſtimmt wird, ſo giebt die Gleichung den Werth h. Eben ſo giebt folgende Gleichung den Werth x oder die horizontale Schuſsweite

$$x\left(\mathrm{Tang}\,J + \frac{K^2}{4aph\,\mathrm{Cos}^2J}\right) + \frac{K^4}{8a^2p^2h\,\mathrm{Cos}^2J}\cdot\left(1 \div e^{\frac{2apx}{K^2}}\right) = 0.$$

Differenzirt man die erſte Gleichung und ſetzt $\frac{dy}{dx} = 0$, ſo erhält man für die gröſste Ordinate, oder die gröſste Höhe der Kugelbahn,

$$y = \frac{bK^2}{2ap}\,\mathrm{Log}\left(\frac{4aphb\,\mathrm{Cos}^2J}{K^2}\right) + \frac{K^4}{8a^2p^2h\,\mathrm{Cos}^2J}\left(1 \div \frac{4aphb\,\mathrm{Cos}^2J.}{K^2}\right)$$

wenn $b = \mathrm{Tang}\,J + \frac{K^2}{4aph\,\mathrm{Cos}^2J.}$

Wenn man aber die veränderte Dichtigkeit der Luft mit in Rechnung ziehen will, ſo werden die Gleichungen noch verwickelter.

Die beygefügte Tabelle No. 1. enthält den Werth a für jeden Grad der Erhöhung, weil er zur Berechnung zu wiſſen nöthig iſt. Die 2te Tabelle aber enthält die Reſultate von Beobachtungen und Berechnungen nach der Theorie. Die Verſuche ſind mit einer 24 pfündigen Kanonenkugel gemacht worden. Die Ladung war 8½ Pfund Pulver, der Durchmeſſer der eiſernen Kugel war 5.5 Zoll pariſer Maaſs. Bey der Berechnung hat man die ſpecifiſche Schwere der Luft 850 mal kleiner als die ſpecifiſche Schwere des Waſſers, und die ſpecifiſche Schwere des Waſſers, zur ſpecifiſchen Schwere des Eiſens, 7,114 : 1 angenommen. Hieraus ergiebt ſich $\frac{p}{K^2} = 0.00081189$; der Werth h aber iſt aus 8 beobachteten Schuſsweiten gezogen und 4393 Toiſen gefunden. Wenn aber der Erhöhungswinkel nicht gar zu groſs (etwan nicht über 30°), ſo kann man obige allgemeine Gleichung in folgende verwandeln:

$$y = x\left(\mathrm{Tang}\,J + \frac{ap}{C^2\,\mathrm{Cos}^2J}\right) \div \frac{a^2p}{C^2\,\mathrm{Cos}^2J}\cdot\left(e^{\frac{x}{a}} \div 1\right)$$

Dieſe Gleichung giebt für die horizontale Schuſsweite, wenn man y = o ſetzet.

$$\left(e^{\frac{x}{a}} \div 1\right) : \frac{x}{a} = 1 + \frac{C^2\,\mathrm{Sin}\,2J.}{2ap.}$$

Die Buchſtaben haben hier mit vorigen gleichen Werth, überdem bedeutet C die anfängliche Geſchwindigkeit der abgeſchoſſenen Kugel, $a = \frac{4}{3}dn$; d der Durchmeſſer der Kugel, n zeiget an, wie viel mal die eigene Schwere der Materie, woraus die Kugel beſteht, gröſſer ſey als die eigene Schwere der Luft, worinn die Bewegung geſchieht. Dieſe Gleichung iſt viel leichter zum Gebrauch als die erſte, zumal wenn man Tafeln der Potenzen von e bey der Hand hat. Folgendes Beyſpiel mag dies beweiſen.

Der Durchmeſſer einer 24 pfünd. eiſernen Kugel ſey wie oben 5.5 Zoll, die anfängliche Geſchwindigkeit der Kugel = 1262 Fuſs und n = 6047. Wenn nun der Erhöhungswinkel = 15°, ſo iſt

$$c = 1262 \quad \mathrm{Log} = 3.1010594$$

$$\mathrm{Log}\,C^2 = 6.2021188$$

$$\mathrm{Log\,Sin}\,2J = 30^\circ = 9.6989700 \div 10.$$

$$\mathrm{Log}\,C^2\,\mathrm{Sin}\,2J = 5.9010888$$

$$\tfrac{4}{3}dn = \tfrac{4}{3}\cdot\tfrac{5.5}{12}\cdot 6047 = 3695.4. = a.$$

$$\mathrm{Log}\,a = 3.5676615$$

$$\mathrm{Log}\,2p = 60.4 = 1.7810369$$

$$\mathrm{Log}\,2ap = 5.3486984$$

$$5.9010888$$

$$\mathrm{Log}\,\frac{C^2\,\mathrm{Sin}\,2J}{2ap} = 0.5523904$$

$$3.5677.$$

$$+\,1.$$

$$1 + \frac{C^2\,\mathrm{Sin}\,2J}{2ap} = 4.5677 = \left(e^{\frac{x}{a}} \div 1\right) : \frac{x}{a}$$

Es ſey $\frac{x}{a} = 2.53$, ſo iſt $\left(e^{\frac{x}{a}} \div 1\right) : \frac{x}{a} = 4.5666$,

alſo

alſo 2,53 ein wenig zu klein. $\frac{x}{a} = 2,54$; ſo iſt

$$\left(e^{\frac{x}{a}} \div 1\right) : \frac{x}{a} = 4,5983.$$ mithin 2,54 merklich zu groſs, daher der nächſte Werth $x = 2.53\ a =$ 9349 Fuſs, oder 1558 Toiſen für die horizontale Schuſsweite.

KUGELLEHRE.

Holl. Kogelmal.
Dän. Kuglemaal.
Schw. Kulmått.
Engl. Ball-caliber.
Franz. Paſſeballe, paſſeboulet.
Ital. Calibratojo.
Span. Paſabala.
Port. Paſſadeira.

Ein Ring (Fig. 476.) von Eiſen, Kupfer, Meſſing, Elfenbein oder Holz, deſſen innere Oefnung ein Zirkel iſt, wovon der Durchmeſſer mit dem Kaliber einer von den gewöhnlichen Kugeln übereinkommt. An dieſem Ring befindet ſich ein Handgrif, damit man ihn über die zu meſſenden Kugeln halten und ſehen kann, ob ſie mit dem Kaliber des Ringes übereinkommen oder nicht.

KUGELMALL. ſ. Kugellehre.

KUGELRECKEN. ſ. Kugel-Recken.

KUGELZIEHER.

Holl. Kraſſer of Varkenſtaart.
Dän. Kugleſtækker. Falkenterſen.
Schw. Plunder-ſkruf.
Engl. Worm (*bey kleinem Gewehr* wadhook.
Franz. Tirebourre.
Ital. Cavaſtraccio, cavaballe.
Span. Sacatrapo.
Port. Sacatrapo.

Wenn man einen Schuſs aus der Kanone herausziehen will, ſo bedient man ſich des ſogenannten Kugelziehers, der entweder aus einer (Fig. 314. b.) oder zwey eiſernen Spitzen beſteht (Fig. 314. a.), die ſchlangenförmig zuſammengewunden und hierauf an eine hölzerne Stange befeſtigt werden. Man faſst mit den Spitzen in den Vorſchlag und zieht ihn heraus. Die Kugel aber und das Pulver, oder die Karduſe, fallen von ſelbſt heraus, wenn man das Stück ein wenig nach dem Horizont zu neiget.

KUHBRÜCKE unten im Schiff.

Holl. Koebrug.
Dän. Banierne.
Schw. Traſsbotten.
Engl. Orlop.
Franz. Faux pont.
Ital. Falſo ponte.
Span. Sollado.
Port. Baileos do poraõ.

So heiſst auf Kriegsſchiffen und Fregatten ein leichtes Deck (Fig. 345. a. Fig. 347. und Fig. 348 15.) unter der unterſten Batterie. Es befindet ſich unter dem Waſſer im Raum des Schiffs und dient theils zur Aufbewahrung des Proviants und der Schiffsbedürfniſſe, theils aber auch zum Logis für das Volk. Manchmal reicht die Kuhbrücke aber nicht vom Vorſteven bis zum Hinterſteven. Rund um die Kuhbrücke an den Seiten des Schiffs befindet ſich der Laufgraben, wo ſich der Zimmermann während des Treffens aufhält um die Lecken unter dem Waſſer zu verſtopfen.

KUHBRÜCKE von Stengen und Raaen.

Holl. Koebrug.
Dän. Koebrygge.
Schw. Kobrygga.
Engl. Booms fore and aft.
Franz. Faux pont fait des vergues & des mâts de rechange.
Ital. Falſo ponte fatto dai pennoni ed alberi.
Span. Crujida, Poſtiza.
Port. Cuberta poſtiça de maſtareos e vergas.

Die Borgſtengen und Borgraaen werden mit dem einen Ende auf die Back oder auf einen Galgen beym Fockmaſt gelegt und mit dem andern auf einen ähnlichen Galgen vor dem groſſen Maſt, ſo daſs ſie eine Art Dach formiren, welches eine Kuhbrücke genannt wird. Man ſorret ſie an die Galgen feſt und überzieht ſie mit Preſenning. Auf dieſe Kuhbrücke werden gewöhnlich die Schlupen geſetzt.

KUHFUSS.

Holl. Koevoet.
Dän. Kofod.
Schw. Kofot.
Engl. Crow.
Franz. Pince, pied de chèvre.
Ital. Pié di capra.
Span. Pié de cabra.
Port. Pé de cabra.

Eine runde eiserne Stange (Fig. 309) die zu einem Hebel dient. Man gebraucht solche zur Handhabung schwerer Dinge, als Anker &c insonderheit aber die Kanonen zu backsen und aufzulichten. Zu jeder Kanone wird ein Kuhfuss und 2 Handspaken erfordert, ist es aber ein 18, 24 oder 36 Pfünder, so gehören 2 Kuhfüsse und zwey Handspaken dazu. Das eine Ende des Kuhfusses ist platt und hat eine Klaue, damit man auch vermittelst derselben Spiker ausziehen kann.

KUHL des Schiffs.

Holl. Kuil.
Dän. Kulen.
Schw. Keulen.
Engl. Waist.
Franz. Coursive.
Ital. Pozzo.
Span. Plaza de armas.
Port. Conves.

So heisst der Theil des oberften Decks zwischen der Back und Schanze, welcher nicht bedeckt ist. Ueber demselben wird gewöhnlich eine Kuhbrücke von den Vorraths-Rundhölzern gemacht, worauf die Böte und Schlupen gesetzt werden. An beyden Seiten der Kuhl liegt am Bord des Schiffs über den Kanonen eine Planke, die von kleinen Knien getragen wird und welche die Laufplanke heisst. Sie dient dazu, dass man an den innern Seiten des Schiffs gerade von dem Deck der Back zum Deck der Schanze gehen kann. Kauffahrer, die ohne Back und Schanze gebauet sind, haben folglich auch keine Kuhl, sondern gewöhnlich ein glattes Deck, und auf solchen Fahrzeugen heisst der Platz auf dem oberften Deck, zwischen dem Bratspill und dem grossen Mast, die Last.

KUHL oder KOLK.

Holl. Kuil of Kolk.
Dän. Ström-Ras.
Schw. Vatten-hvirvel, kolke.
Engl. Whirvel, race.
Franz. Puit, tournant de mer.
Ital. Gorgo.
Span. Remolino de agua.
Port. Redominho de agua.

Wenn der Strom eines Flusses keinen geraden Lauf hat, so stösst das Wasser gegen die Bugten des Ufers und verursacht eine Neer oder einen Wirbel, wodurch der Grund tiefer als an andern Stellen weggespühlt wird. Das Becken dieser Tiefe nennt man eine Kuhl oder einen Kolk.

KÜHLBALJE. s. Kühl-Balje.

KÜHLE. s. Kühlte.

KÜHLEN oder abkühlen die Kanonen.

Holl. De Stukken verkoelen.
Dän. Köle Kanonerne.
Schw. Kyla Kanonerna.
Engl. To cool the guns.
Franz. Rafraichir les canons.
Ital. Rinfrescare i cannoni.
Span. Refrescar los cañones.
Port. Refrescar os canhões.

s. die Erklärung unter Kühl-Balje.

KÜHLEN, der Wind kühlet.

Holl. De wind wakkert, koelt.
Dän. Kule, kule op.
Schw. Kula, det kular.
Engl. The wind freshens.
Franz. Le vent affraiche.
Ital. Il vento rinfresca.
Span. El viento recala.
Port. O vento refresca.

Der Wind kühlt, wenn man ihn spührt. s. Kühlte.

KÜHLHELD.

Das Geld welches auf Schiffen für das Umstechen des Korns bezahlt wird.

KÜHLSCHWABBER.

Holl. Koelswabber.
Dän. Köl-Swaber.
Schw. Kul-svabbar.
Engl. Swab to cool the guns.
Franz. Fanbert à rafraichir les canons.
Ital. Radazza a rinfrescare i cannoni.
Span. Lampazo para refrescar los cañones.
Port. Lambaz para refrescar os canhões

Ein Schwabber womit die Kanonen abgekühlt werden. s. Schwabber und Kühlen oder Abkühlen.

KÜHLSEGEL oder Windsegel.

Holl. Koel-zeil
Dän. Kuldsejl, Kölningsejl.
Schw. Kul-segel, vind-segel.
Engl. Wind-sail.

Franz.

Franz. Manche à vent.
Ital. Tromba da vento.
Span. Manguera.
Port. Funel.

ſ. die Erklärung unter Ausluften.

KÜHLTE.

Holl. Koelte.
Dän. Kuling.
Schw. Cultie.
Engl. Light airs of wind.
Franz. Fraicheur, frais.
Ital. Piccolo vento.
Span. Pequeño viento, pequeña fugada.
Port. Vento algum tanto freſco.

Das Wort Kühlte drückt in der Seeſprache die verſchiedenen Grade der Stärke des Windes aus. Wenn bey ſtillem Wetter oder flacher See etwas Wind entſteht, der eine leichte Bewegung des Meers verurſacht, ſo nennt man ſolches eine kleine Kühlte oder ſchlaffe Kühlte. Wird der Wind etwas ſtärker, ſo iſt es eine labbere Kühlte, bey welcher ein Schiff ungefähr 3 bis 4 Meilen in einer Wache zurücklegt. Bey einer friſchen Kühlte ſegelt es 6 bis 7 Meilen und bey einer ſteifen Kühlte wohl 8 Bey einer ſteifen Kühlte werden die Bramſegel, wie auch die obern Stagſegel und Klüver geborgen und die Marsſegel gereeſt. Unter ſchwerem Wind verſteht man einen noch ſtärkern Grad des Windes als die ſteiſe Kühlte iſt. und bey demſelben können keine Marsſegel und auch die untern Segel nicht alle geführt werden Der folgende Grad des Windes iſt der Sturm, bey welchem man nur höchſtens eins von den untern Segeln oder wol gar nur einen Bungel führen kann, um entweder beyzuliegen oder auch zu lenſſen. Der fliegende Sturm iſt der ſtärkſte Grad des Windes.

Unter Bramſegel-Kühlte verſteht man eine labbere Kühlte, bey welcher man Bramſegel führen kann, und unter Marsſegel-Kühlte eine friſche Kühlte, bey welcher man die Marsſegel nicht reeſt.

Eine durchgehende Kühlte iſt diejenige, welche ſich auf einer groſſen Strecke allenthalben gleich ſtark zeigt. Solches iſt niemals der Fall bey einer kleinen Kühlte oder Briſe, welches letztere die ſchwächſte Kühlte bedeutet und wovon ſich der ganze Umfang auf dem Waſſer überſehen läſst.

Eine kleine KÜHLTE, ſchlaffe Kühlte.

Holl. Slappe Koelte.
Dän. Let Kuling.
Schw. En liten kultje.
Engl. Light air of wind.
Franz. Petit frais.
Ital. Piccolo vento.
Span. Colla, fugada.
Port. Refesga.

ſ. die Erklärung unter Kühlte.

Labbere KÜHLTE.

Holl Labbere Koelte.
Dän. Labber-Kuling.
Schw. Labber-kultje.
Engl. Light gale.
Franz. Bon frais.
Ital. Piccolo vento.
Span. Fugada bonancible.
Port. Pequena refesga, huma bella araje, huma boa viraçaõ.

ſ. die Erklärung unter Kühlte.

Friſche KÜHLTE.

Holl. Friſche Koelte.
Dän. God Kuling, friſk Kuling.
Schw. Friſk vind.
Engl. Freſh gale.
Franz. Vent frais.
Ital. Vento fresco.
Span. Fugada recia.
Port. Vento freſco.

ſ. die Erklärung unter Kühlte.

Steiſe KÜHLTE.

Holl. Styve Koelte.
Dän. Stiv Kuling.
Schw. Styf Märs-ſegels kultje.
Engl. Hart gale, ſtrong gale.
Franz. Grand frais
Ital. Vento molto freſco.
Span. Fugada fuerte.
Port. Vento rijo, vento forte.

ſ. die Erklärung unter Kühlte.

Durchgehende KÜHLTE.

Holl. DoorgaaendeKoelte, ſtaaendeKoelte.
Dän. Staaende Kuling.
Schw. Stående vind, ſtående kultje.
Engl. Fixed or ſettled wind.
Franz. Vent fait.
Ital. Vento ſtante.
Span. Viento formado.
Port. Vento feito, duravel.

ſ. die Erklärung unter Kühlte.

Bram-

Bramſegel-KÜHLTE.

Holl. Bramzeils-Koelte.
Dän. Bramſejls-Kuling.
Schw. Bramſegels kultje.
Engl. Top-gallant gale,top-gallant weather.
Franz. Tems à perroquet.
Ital. Vento di papafico.
Span. Viento de juanete.
Port. Vento de joanete.

ſ. die Erklärung unter Kühlte.

Backſtags-KÜHLTE. ſ. Backſtagswind.

KÜHSELWIND. ſ. Kühſel-Wind.

KUHSSE. ſ. Kauſch.

KUKUK.

Holl. Koekoek.
Dän. Tyvlögte.
Schw. Tjuflyckta.
Engl. Dark lantern.
Franz. Fanal ſourd.
Ital. Lanterna cieca.
Span. Linterna ó farol ſegreto.
Port. Lanterna céga, de furta-fogo.

Eine Laterne die ganz dicht iſt, oder in welcher man das Licht ganz verborgen halten kann, man nennt ſie auch einen Schlunt oder Schlunsje. ſ. Laterne.

KUMME oder das Becken eines Hafens. ſ. Binnenhafen.

KUMMERTAGE, Kummertage, magere Tage.

Holl. Maagere Daagen, Kommer-Daagen.
Dän. Kummer-Dage, da intet Kiöd gives.
Schw. Bekymmer dagar.
Engl. Banian days.
Franz. Jours maigres.
Ital. Giorni magri.
Span. Dias de penitencia.
Port. Dias magros, ou de jejum.

So heiſſen auf Schiffen die Tage an welchen das Volk kein Fleiſch zu eſſen bekömmt, zum Unterſchied von Hagjetage. ſ. dieſe.

KUNDWACHTER am Boot.

Holl. Kondwagter.
Dän. Kundvægter.
Schw. Kundväktare.
Engl. The boat's guy.
Franz. Hale à bord de la chaloupe.
Ital. Ghia della lancia.
Span. Ghia.
Port. Guia da lancha ou cabo para tirar a lancha ao coſtado.

ſ. die Erklärung unter Baumtau.

KUNDWACHTER der Marsleeſegel. ſ. Bekajer der Marsleeſegel.

KUNDWACHTER.

Holl. Kondwagter, Koutwagter.
Dän. Dux-Hoved.
Schw. Dodkopp, kundväktare.
Engl. Sprit-ſail ſheet-block or dead eye.
Franz. Moque de ſivadiere.
Ital. Bigotta per la ſcotta della civada.
Span. Bigota por la eſcota de la cebadera.
Port. Sapata por a eſcota da cebadeira.

So hieſs vormals ein kleiner Doodshoofd am Bugſpriet, wodurch die Schote der Blinde fuhr, damit ſie nicht ins Waſſer hieng.

KUNTJES. ſ. Stau-Kiele.

Balk-KUNTJES. ſ. Balkkuntjes.

KÜPER.

Holl. Kuiper.
Dän. Skibs-Kiper.
Schw. Kypare.
Engl. Cooper.
Franz. Tonnelier.
Ital. Bottajo.
Span. Tonelero, cubero.
Port. Tanoeiro.

Der Faſsbinder auf einem Schiff, welcher die Fäſſer und Tonnen, Baljen, Pützen und was dahin gehört verfertigt und verſieht. Sowohl auf Kriegsſchiffen als auch auf Grönlandsfahrern und Heringsbüſen ſind Küper nothwendig.

KÜPERSPIKER. ſ. Küper-Spiker.

KURS. ſ. Cours.

Das Ankertau KÜRZEN oder etwas einholen. ſ. Einholen.

KÜSEN des Bratſpills. ſ. Kieſen.

KUSE-

KUSEROFNE.

Soll der Name eines japanesischen Fahrzeugs seyn, welches zum Wallfischfang gebraucht wird.

KÜSSEN.

Holl. Kussen.
Dän. Puder.
Schw. Furufyllningar, bolster eller dynar af gamla täg.
Engl. Bolsters, fir-linings.
Franz. Coussins.
Ital. Cuscinetti.
Span. Almohadas.
Port. Almofadas.

Sind theils Klampen von weichem Holz, die man an solche Stellen spikert, woran Taue fahren, damit sie durch Reiben weniger Schaden bekommen. Solche Küssen liegen vor den Klüsen, vor der Beting, um die Masten unter den Flechtingen und an andern Stellen. Man hat aber auch Küssen die von Segeltuch gemacht und stark mit Werg ausgestopft sind. Die Engländer legen solche insonderheit um das Auge des Stags hinter dem Mast, um solches vor Schamvielen zu bewahren.

KÜSSEN der Beting.

Holl. Kussen van de Beeting.
Dän. Bedings-Puder.
Schw. Betingskalf, Betingsdyna.
Engl. Fir-lining or doubling of the bits.
Franz. Coussin des bittes.
Ital. Cuscino delle bitte.
Span. Almohada de las abitas.
Port. Almofada das habitas.

s. die Erklärung unter Beting.

KÜSSEN des Bugspriets (Fig. 61. a a.).

Holl. Kussen van het boegspriet.
Dän. Forbindingen om inder-Enden af Bougsprydet.
Schw. Dynan under bogsprötet.
Engl. Pillow of the bowsprit.
Franz. Coussin du beaupres.
Ital. Cuscino del copresso.
Span. Dragante del baupres.
Port. Páo ou almofada do pé do gurupes.

s. die Erklärung unter Bugspriet-Mast.

KÜSTE.

Holl. Kust.
Dän. Söekyst.
Schw. Kust.
Engl. Coast.
Franz. Côte.
Ital. Costa.
Span. Costa.
Port. Costa.

Eine weite Strecke Landes längst dem Ufer des Meers. So sagt man z. B. die Küste von England, von Frankreich &c. Eine Küste bey welcher sich viele Klippen und Bänke befinden, wird eine faule Küste genannt, zum Unterschied von gesunde Küste, bey welcher keine Untiefen und Klippen liegen, sondern das Fahrwasser rein ist.

KÜSTENBEWAHRER.

Holl. Uitlegger.
Dän. Kystbevarer.
Schw. Kustbevarare.
Engl. A guarda costa.
Franz. Vaisseau garde-côte.
Ital. Guarda-costa.
Span. Guarda-costa.
Port. Guarda-costa.

Schnell besegelte Kriegsschiffe, welche längst den Küsten kreuzen, theils um sie gegen die Feinde zu vertheidigen und von Plünderungen der Kaper zu bewahren, theils aber auch den Schleichhandel zu verhindern.

KUTTER.

Holl Kutter.
Dän. Kutter.
Schw. Kutter.
Engl. Cutter.
Franz. Cutter.
Ital. Balandra, cutter.
Span. Balandra, cutter.
Port. Chalupa, cutter.

Ein Fahrzeug (Fig. 294.), welches beynahe eben solche Takelasche führt als eine Jacht oder Schlupe (Fig. 293.), nur hängt der Mast etwas hinten über und ist auch verhältnissmässig höher und führt grössere Segel. Das grosse oder Giek-segel der Kutter kann überdem noch durch einen Brodgewinner vergrössert werden. Die Bauart der

der Kutter unterscheidet sich von der Bauart der Jachten hauptsächlich darin, dass sie grösser und schärfer sind, auch haben sie mehr Holl und wenig Obenwerk, aber sie gehen dabey desto tiefer ins Wasser, so dass sie folglich mehr Segelwerk führen und den Wind besser abkneifen können. Wegen ihrer ausserordentlichen Geschwindigkeit im Segeln werden sie in England viel zum Konterbande-Handel gebraucht. Die Regierung hält daher auch Kutter zu Küstenbewahrern, um diese Schleichhändler einzuholen. Letztere führen ungefähr 30 Mann Besatzung, 6 bis 8 Kanonen und einige Drehbassen. Kutter welche in England zur Kauffardey bestimmt sind, dürfen nach den Gesetzen nicht so hohe Takelasche führen, als die Küstenbewahrer, damit sie diesen nicht entgehen können.

Die Kutter dienen im Kriege auch zur Kaperey und als Advis-Jachten und Paquet-Böte. In Frankreich und insonderheit zu Dünkirchen bauet man sie jetzt ebenfalls.

KUVEINNAGEL. f. Koveinnagel.

KYANEMBOLOI und KYANOPRORAI.

f. die Erklärung unter Prora.

KYBERNETES.

So hiess bey den Griechen die Persohn, welche die Stelle des Schiffers und Steuermanns bekleidete. Derselbe hatte die Aufsicht über das Schiff und das Volk. Sein Platz war auf dem Hintertheil, um das Steuer zu regieren, und alles geschahe nach seiner Anordnung. Er musste daher eine genaue Kenntniss der Schiffahrt haben. Diese Kunst wurde *Kybernetike techne* genannt und bestand hauptsächlich in folgendem. 1) In dem gehörigen Gebrauch des Steuers und der Segel. 2) In der Kenntniss der Winde, der Himmelskörper und ihres Laufs und ihrer Würkungen. 3) In der Kenntniss der Häfen, Klippen, Untiefen, Ströme und anderer auf der See zu bemerkenden Umstände.

KYKLON TATTEIN.

So hiess bey den Griechen die Schlachtordnung einer Flotte, wenn die Schiffe in Form eines Cirkels gestellt waren. Machten sie aber die Gestalt eines halben Mondes aus, wovon die Hörner der feindlichen Flotte entgegen gekehrt waren, so hiess solche *stolos menoeides*. Die Schiffe, welche die Hörner vorstellten, waren die stärksten und führten die besten Seesoldaten. Eben dieselbe Stellung, aber in umgekehrter Richtung, so dass die Hörner vom Feinde rückwärts gebogen waren, hiess *Kyrte parataxis*. Die Stellung aber, welche die Figur des Buchstaben V hatte, wurde *epikampes parataxis* genannt.

KYNOSOURA.

So hiess bey den Phoniziern der kleine Bär am Himmel, nach welchem sie sich bey ihrer Seefahrt richteten. Die griechischen Seeleute aber richteten sich nach dem grossen Bär, der *helike* genannt wurde.

KYRTE PARATAXIS.

f. die Erklärung unter Kyklon tattein.

KYTOS.

So hiess bey den Griechen, nach dem Bericht des Pollux, ein hohler Platz bey der Pumpe oder eine Art Gewölbe. Derselbe wurde auch *gastra* genannt und beym Herodot *Koile tes neos*. Die Lateiner nannten ihn *testudo*. Wahrscheinlich war dieser Platz eben dasselbe, was wir auf unsern Schiffen den Pumpensood nennen.

HAMBURG,

gedruckt von Conrad Müller.

1794.

